W numerze:

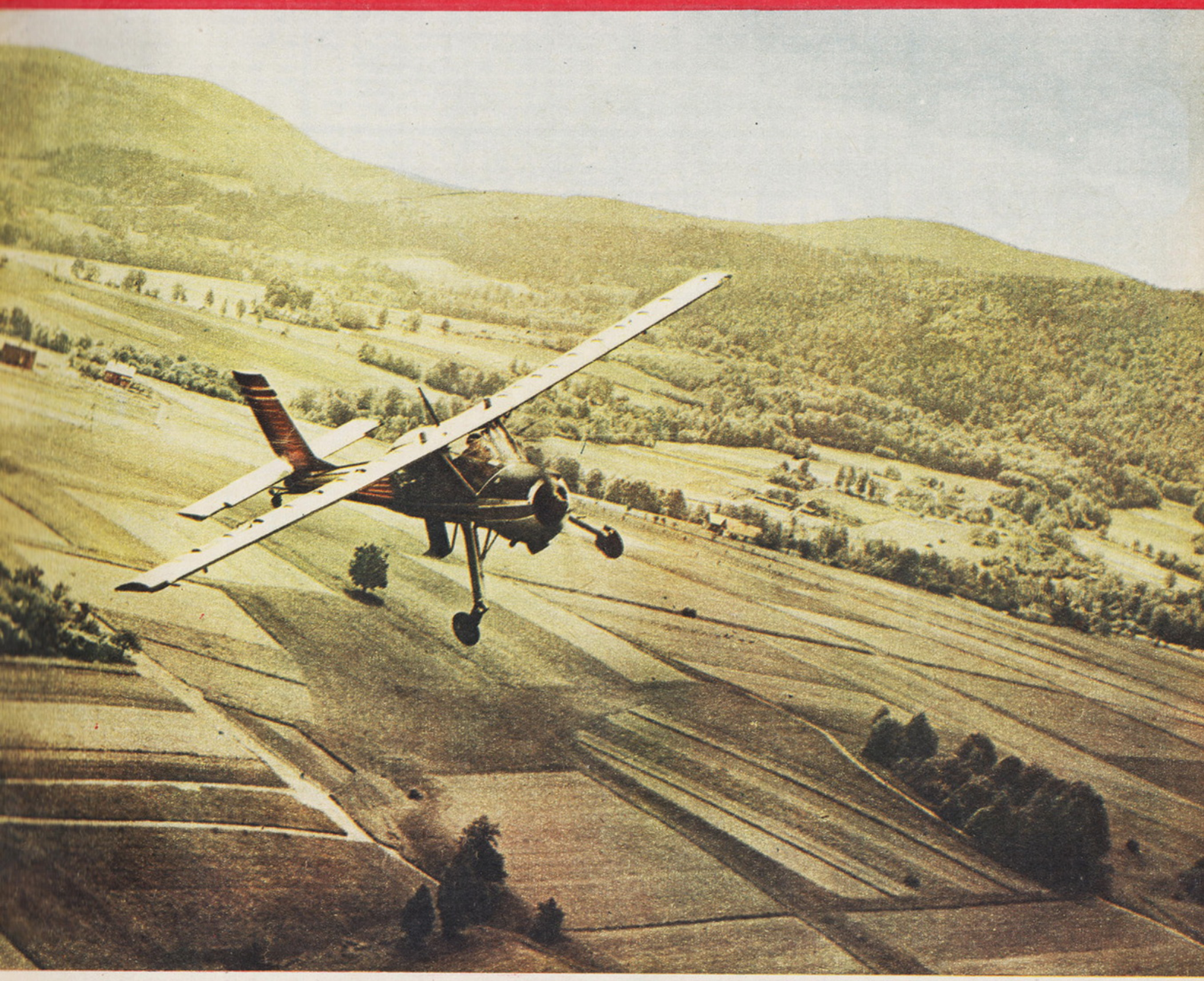
- „SŁYSZYSZ! TO ŚPIEWA WILGA"
- POLSKI SZYBOWIEC WYSOKOWYCZYNOWY „JANTAR"
- WSK „DELTA-MIELEC"
- MISTRZ WALKI
- JAK WYWIOZŁEM Z POLSKI V-2

SKRZYDLATA POLSKA

NR 30
(1098)

23
LIPCA
1972

CENA 2 ZŁ



22 LIPCA 1972

Z pokładu polskiego samolotu „Wilga" można najlepiej podziwiać piękno naszej Ojczyzny – Polski Ludowej.
Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca
redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:

rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 6048 A-67

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Red. JERZY POMIANOWSKI donosi

z VRŠAC

DROGĄ kołową przez Cechosłowację i Węgry, polska ekipa na XIII Szybowcowe Mistrzostwa Świata dotarła szczęśliwie do Vrsac w Jugosławii. Serdecznie powitani przez gospodarzy, Polacy od początku swego pobytu w Vrsac wzbudzali żywe zainteresowanie konkurentów. Szczególną atrakcją były nowe polskie szybowce „Jantary" i „Oriony", które przyholowano do Jugosławii w pięknych, nowoczesnych wózkach transportowych. W czasie tygodnia poprzedzającego mistrzostwa nasi piloci pracowicie korzystali z możliwości latania w pięciu treningowych konkurencjach, którymi były przede wszystkim docele-powroty.

W niedzielę, 9 lipca br., na odświętnie udekorowanym lotnisku w Vrsac odbyła się oficjalna uroczystość otwarcia XIII Szybowcowych Mistrzostw Świata. Ich oficjalnego otwarcia dokonał prezydent Federacyjnej Republiki Serbii, **Dragoslav Markovic**, witając serdecznie w Jugosławii wszystkich uczestników mistrzostw. Przemawiał również przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI, **Adolf Gehriger** (Szwajcaria).

W poniedziałek, 10 lipca br. 89 pilotów z 28 krajów, w tym 51 w klasie standard oraz 38 w klasie otwartej wyruszyło wraz ze swymi szybowcami na start do pierwszej konkurencji.

Pogoda sucha, silny wiatr. Na zadanie dnia wyznaczono przelot prędkościowy na trasie trójkąta 357 km (Vrsac — Becej — Smederevka Palanka — Vrsac). Po taktycznym wyczekiwaniu nad lotniskiem na moment najlepszego odejścia na trasę, meldują się wreszcie na taśmie poszczególni zawodnicy. W dogodnym momencie odchodzą nasi piloci. Na trasie rej wodzą superszybowce klasy otwartej. „Jantary" i „Oriony" starają się nie ustępować najlepszym w swych klasach. Muszczyński nie ma jakoś szczęścia, musi zostać na trasie i w konsekwencji na mecie zamelduje się o godzinę później niż jego partner z klasy otwartej — Kluk. Zaledwie po około trzech i pół godzinach meldują się na mecie pierwsi zawodnicy.

Według pierwszych, prowizorycznych danych Polacy, oprócz H. Muszczyńskiego, są w czołówce. Dopiero jednak we wtorek przed południem otrzymujemy oficjalne wyniki I konkurencji. Okazuje się, że kilku pilotom nie zaliczono meldowania z powodu niewłaściwego wykonania zdjęć na punktach zwrotnych. Są wśród nich m.in. **Neubert** (NRF), **Ritzi** (Szwajcaria) i **Nolte** (NRD).

Wyniki I konkurencji:

Klasa standard: 1. **G. Moffat** (USA) — szybowiec „Standard Cirrus" — 87,79 km/h — 1 000 pkt; 2. **B. Green** (USA) — LS-1C — 973 pkt; 3. **H. Reichmann** (NRF) — LS-1 — 920 pkt; 4. **E. Rudenski** (ZSRR) — 919 pkt; 5. **FRANCISZEK KĘPKA** (Polska) — 82,79 km/h — 917 pkt; 6. **I. Renner** (Australia) — 915 pkt; 7. **JAN WRÓBLEWSKI** (Polska) — 82,14 km/h — 907 pkt;

Klasa otwarta: 1. **G. Az** (Szwecja) Nimbus II — 98,94 km/h — 1 000 pkt; 2. **A. Smith** (USA) — „Nimbus II" — 974 pkt; 3. **Mercier** (Francja) — 928 pkt; 4. **Geskis** (Francja) — 888 pkt; 5. **B. Zegels** (Belgia) — „Kestrel" — 870 pkt; 6. **STANISŁAW KLUK** (Polska) — 90,11 km/h — 869 pkt; 20. **HENRYK MUSZCZYŃSKI** (Polska) — 82,97 km/h — 761 pkt.

Pierwsza konkurencja była dla naszych pilotów udana, a gdyby nie trochę gorszy wynik Muszczyńskiego, szczęście byłoby pełne. Nie można jednak narzekać. Mistrzostwa się dopiero rozpoczęły, a pozycje wyjściowe naszych reprezentantów są dobre.

Drugą konkurencją mistrzostw, rozegraną we wtorek 11 lipca br. był przelot docelowy — 485 km — do miejscowości Bitola w Macedonii, tuż przy granicy jugosłowiańsko-greckiej. Ale o niej — i o dalszych konkurencjach mistrzostw — już w następnej relacji z Vrsac.

JERZY POMIANOWSKI

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W SIEDZIBIE** Zarządu Głównego ZBoWiD w Warszawie odbyło się 5 lipca br. spotkanie b. żołnierzy polskiego podziemia z lat II wojny światowej z przebywającym w naszym kraju dr **Georgem Cullifordem**, b. pilotem RAF, który w lipcu 1944 r. w ramach akcji „Most" lądował na terenie okupowanej Polski, by zabrać rozmontowany pocisk rakietowy V—2 zdobyty przez żołnierzy AK. Piszemy o tym na str. 15.

✶

● **EKIPA** Zakładu Usług Agrolotniczych WSK — Okęcie zakończyła niedawno prace przy zwalczaniu szarańczy w Egipcie, w ramach międzynarodowej tzw. akcji „Desert". W czerwcu polskie lotnictwo gospodarcze zakończyło, prowadzone od marca br., prace przy zwalczaniu na rzekach południowego Sudanu groźnej plagi — hiacyntu wodnego.

✶

● **GRUDZIĄDZKIE** Zakłady Przemysłu Gumowego budują dla Aeroklubu Poznańskiego nową powłokę i sieć balonu „Stomil" o pojemności 2 200 m³. W Instytucie Lotnictwa w Warszawie natomiast trwają prace nad balonem bezsieciowym o pojemności 1 600 m³.

✶

● **W ELBLĄGU** rozegrano w czerwcu III Okręgowe Zawody Spadochronowe Polski Północnej. Startowali zawodnicy Aeroklubów: Gdańskiego, Olsztyńskiego, Słupskiego i Elbląskiego. W grupie seniorów zwyciężyli: 1. **Henryk Masiul** (Olsztyn), 2. **Maciej Prandota** (Olsztyn) i 3. **Janusz Niewęgłowski** (Słupsk); w grupie juniorów — 1. **Maciej Żmurek** (Elbląg), 2. **Irena Oleszkiewicz** (Olsztyn), 3. **Edward Wierzbowski** (Gdańsk). Na zawodach wykonano 180 skoków.

✶

● **TRZECH** pilotów Aeroklubu Białostockiego — **Zbigniew Wójcik, Eugeniusz Trochimowicz i Wiktor Sadowski** — zdobyli jednego dnia w czerwcu trzy diamenty, za przeloty na trasie trójkąta o obwodzie 300 km.

✶

● **W TORUNIU**, na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego, rozegrano w dniach 24 — 25 czerwca VI Ogólnopolskie Zawody Modeli Rakiet o Memoriał J. Gagarina. Startowało 79 zawodników. W klasie rakiet czasowych zwyciężyli: **R. Wałachowski** (w grupie juniorów) i **H. Meller** (seniorzy) — obaj z Torunia. W kategorii rakietoplanów pierwsze miejsca zajęli: **Z. Januszkiewicz** (juniorzy) i **R. Wróblewski** (seniorzy) — także z Torunia. W punktacji memoriałowej zwyciężyli: **J. Jarończyk** z Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu (seniorzy) i **Z. Majchrzak** (juniorzy) z Torunia. Z powodu deszczu nie odbyły się starty rakiet reduktcyjnych. Oceniono tylko ich wykonanie. Najlepsi: **Z. Franckiewicz** (seniorzy) z Torunia i **M. Gruca** (juniorzy) z Nowego Sącza. Imprezie patronował TPPR.

✶

● **NA LOTNISKU** we Wrzeszczu rozegrano w lipcu tradycyjne już Międzynarodowe Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej. Startowało 70 zawodników z Czechosłowacji, NRD, Węgier i Polski.

✶

● **W WYŻSZEJ** Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie odbyła się w końcu czerwca konferencja metodyczno-naukowa poświęcona specjalizacji wychowania fizycznego w Wojskach Lotniczych. W toku konferencji odbył się imponujący pokaz sprawności fizycznej w wykonaniu podchorążych WOSL.

✶

● **POD PATRONATEM** sądeckiego Oddziału WSS „Społem" przeprowadzono na lotnisku Aeroklubu Podhalańskiego w Łososinie Dolnej — IV Sądeckie Zawody Rakiet. Startowało 60 zawodników z 9 aeroklubów. W konkurencji rakiet czasowych 5 Ns w kategorii juniorów zwyciężył **Krzysztof Szczepanek** (Aeroklub Podhalański), w kategorii seniorów — **Kazimierz Kuśka** (Aeroklub ROW). W konkurencjach rekietoplanów pierwsze miejsca zajęli: **Maciej Peciak** (w grupie juniorów) i **Stanisław Żygadło** (seniorzy) — obaj z Aeroklubu Podhalańskiego.

✶

● **CZWARTYM** posiadaczem Diamentowej Odznaki Szybowcowej w Aeroklubie Łódzkim jest pilot **Lech Szybiłło**. Trzeci i ostatni diament zdobył on niedawno przelotem 520 km na „Foce 5".

✶

● **PILOT** Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu **Andrzej Jaśmianowicz** zdobył tytuł szybowcowy mistrza Pomorza, zwyciężając w rozegranych w Lisich Kątach Szybowcowych Mistrzostwach Pomorza. Startowało w nich 25 zawodników z aeroklubów Grudziądza, Torunia, Bydgoszczy, Włocławka i Inowrocławia. Rozegrano trzy konkurencje. Drugie miejsce i tytuł wicemistrza zdobył także pilot aeroklubu z Torunia — **Edmund Janowski**, a trzecie — **Aleksander Wasiak** z Włocławka. Zespołowo pierwsze miejsce zdobył Aeroklub Pomorski, przed Włocławskim i Bydgoskim. Poza konkursem startowała pilotka Aeroklubu Bielsko-Bialskiego — **H. Badura**, która zgromadziła więcej punktów niż zwycięzca tych mistrzostw.

✶

● **W ROKU** szkolnym 1971/72 w przyzakładowych szkołach Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego „Delta" uczyło się ok. 13 tysięcy osób. W ostatnich latach otwarto w Zjednoczeniu 29 nowych szkół i utworzono w nich 22 nowe specjalności. Największe kombinaty szkolne powstały w Mielcu, Wrocławiu, Rzeszowie i Świdniku.

✶

● **ZMARLI**

● 3 lipca, w wieku lat 76, MICHAŁ MALINOWSKI, długoletni pracownik Zjednoczenia Przemysału Lotniczego.

✶

● 9 lipca, w wieku lat 68, doc. dr **WŁODZIMIERZ HUMEN**, Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej, ostatnio kierownik Zakładu Rekreacji Ruchowej Akademii Wychowania Fizycznego w Warszawie. Zmarły miał duże osiągnięcia w pracy naukowej i dydaktycznej oraz w działalności społecznej; pilot, był wybitnym działaczem i współorganizatorem odrodzonego szybownictwa polskiego, działaczem Ligi Lotniczej, ARP i Aeroklubu PRL, b. wiceprezydent FAI, wiceprezes APRL; odznaczony m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego i innymi.

LAUREACI „PIÓRA IKARA"

Jury dorocznej nagrody Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich pod nazwą „PIÓRO IKARA", obradujące pod przewodnictwem red. Stanisława Reperowicza, ogłosiło wyniki konkursu za rok 1971.

Dwie równorzędne nagrody po 5 tysięcy zł każda przyznano: red. HENRYKOWI CHĄDZYŃSKIEMU z Warszawy — za publikacje o tematyce lotniczej na łamach dziennika „Życie Warszawy" oraz red. JANUSZOWI BABIEJCZUKOWI i red. BRONISŁAWOWI DOSTATNIEMU z Warszawy — za publikacje (wspólne autorstwo) o tematyce lotniczej na łamach tygodnika „Perspektywy".

Laureatom gratulujemy.

SZYBOWCOWE ZAWODY KOBIET

Dwadzieścia pilotek w tym trzy z zagranicy, stanęło na starcie VII Krajowych Zawodów Szybowcowych Kobiet w Lisich Kątach. Pomimo, iż Zawody trwały od 27 czerwca do 9 lipca br., niesprzyjająca w tym okresie pogoda nie pozwoliła rozegrać czterech, wymaganych regulaminem konkurencji.

Zaliczono tylko dwie konkurencje. Pierwszą był prędkościowy przelot docelowo — powrotny, Lisie Kąty — Tuchola — Lisie Kąty, długości 130 km. Konkurencję ukończyło 15 pilotek. Zwyciężyła **Maria Popiołek** (Kraków) — **1 000 pkt.** przed **Pelagią Majewską** (Warszawa) — **976 pkt.** i **Wierą Kamińską** (Białystok) — **940 pkt.** Drugą konkurencją był przelot po trasie trójkąta 204 km, Lisie Kąty — Tuchola — Toruń — Lisie Kąty. Konkurencję ukończyło 7 pilotek. Zwyciężyła ex aequo **Adela Dankowska** (Leszno) i **Lucyna Krzywonos** (Warszawa) — **po 1 000 pkt.** przed **Ireną Kostką** (Gdańsk) — **965 pkt.**

Wyniki po dwóch konkurencjach: **1. Adela Dankowska (Leszno) — 1 898 pkt; 2. Irena Kostka (Gdańsk) — 1 875 pkt; 3. Zofia Gadomska (Warszawa) — 1 837 pkt; 4. Urszula Molenda (Katowice) — 1 807 pkt; 5. Maria Popiołek (Kraków) — 1 664 pkt.** Wszystkie zawodniczki, oprócz reprezentantki Czechosłowacji, startowały na szybowcach typu „Pirat".

PS. Dziękujemy naszym szybowniczkom za nadesłane życzenia. (red.).

TRANSPORT LOTNICZY

▲ **W pierwszym półroczu br.** LOT przewiózł 548 tysięcy pasażerów, z czego 170 tysięcy przypada na loty zagraniczne, oraz 8,4 tys. ton ładunków (5 tys. ton zagranicznych). W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego oznacza to wzrost ruchu osobowego o około 12% (90 tys. pasażerów więcej) i towarowego o ok. 14%. **Ogólna praca przewozowa wzrosła o 13%**, przy czym w większym stopniu (o 14%) w lotach zagranicznych. Dzięki lotom atlantyckim w ruchu międzynarodowym zwiększyła się średnia odległość przewozowa.

★

▲ **W czerwcu** liczba pasażerów w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosła o 18% — do 135 tys. osiągając **rekordową ilość** tego miesiąca.

★

▲ W połowie lipca LOT wznowił masowe **przewozy owoców i jarzyn z Egiptu.** W lecie otrzymywać będziemy drogą lotniczą owoce mango i granaty. Na jesieni będą przywożone z Kairu — podobnie jak w roku ubiegłym — głównie pomidory.

★

▲ Już obecny ruch przewozowy na krajowych liniach z Warszawy wymaga **powiększenia powierzchni krajowego dworca na Okęciu,** uszczuplonej ostatnio wskutek pożaru. Przewidywany w najbliższych latach dalszy, szybszy wzrost przewozów czyni sprawę pilną. Projektuje się dobudowę aneksów z obu stron obecnej sali odlotowej dworca. Prace projektowe są na ukończeniu.

★

▲ **Roboty przy budowie lotniska komunikacyjnego w Rębiechowie** koło Gdańska przebiegają zgodnie z planem, w dobrym tempie. Roboty ziemne zostały doprowadzone do stanu pozwalającego na rozpoczęcie w końcu bieżącego miesiąca betonowania drogi startowej.

★

▲ Na ukończeniu są roboty związane z **poszerzeniem płyty postojowej** przed międzynarodowym dworcem Centralnego Portu Lotniczego Okęcie.

★

▲ W czerwcu odbyła się w Mamai zorganizowana przez rumuńskie towarzystwo Tarom doroczna **konferencja 8 przedsiębiorstw** przewozu lotniczego krajów członkowskich RWPG (Aeroflot, Bałkan, CSA, Interflug, LOT, Linie Mongolskie, Malev, Tarom). Jak zwykle, konferencję dyrektorów naczelnych poprzedzały osobne narady dyrektorów handlowych i technicznych. Na tegorocznej konferencji, poza licznymi sprawami wynikającymi z bieżącej współpracy, omawiane były szerzej **zagadnienia automatyzacji rezerwacji** oraz potrzeba pogłębienia współpracy w zakresie reklamy. Postanowiono zwołać w tej sprawie specjalną naradę zainteresowanych służb. Następna konferencja przedsiębiorstw odbędzie się w roku przyszłym w Ulan Bator.

J. Os.

Nasi korespondenci piszą

SPOTKANIE TRZECH POKOLEŃ LOTNIKÓW

Klub Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Śląskim oraz Wojewódzki Zarząd Kin w Katowicach zorganizowali ostatnio w kinie studyjnym „Światowid" imprezę pod nazwą „Spotkanie trzech pokoleń w służbie polskiego lotnictwa".

W czasie dwóch seansów — przed wyświetleniem filmu produkcji angielskiej pt. „Bitwa o Anglię" — wystąpili przed mikrofonem: nestor polskiego lotnictwa inż. Michał Scipio del Campo, uczestnik bitwy o Anglię płk pil. Stanisław Skalski i przedstawiciel młodego pokolenia polskich lotników ppor. pil. E. Sawka. Każdy z nich opowiedział publiczności o swych przeżyciach lotniczych. Rozmowę z przedstawicielami trzech pokoleń lotników prowadziła znana spikerka TV Katowice — Krystyna Loska. Ciekawe wypowiedzi były nagradzane wielokrotnie gorącymi brawami przez publiczność młodszego i starszego pokolenia. Dziewczęta w harcerskich mundurkach wręczyły prelegentom wiązanki kwiatów. Na sali byli również licznie zebrani seniorzy lotnictwa, piloci Aeroklubu Śląskiego i sympatycy lotnictwa z Katowic i miast okolicznych.

Ciekawe spotkanie spełniło dużą rolę dla propagandy lotnictwa wśród naszego społeczeństwa. Spotkanie tego rodzaju jako pierwszy zorganizował Aeroklub Częstochowski. Dalsze planowane są w dalszych terminach w Gliwicach i w Sosnowcu, w ramach obchodu Dni Zagłębia Dąbrowskiego, w połowie września br.

Stanisław Meus

NA NASZYM HORYZONCIE

W historii Polski Ludowej stało się już tradycją, że 22 lipca — w Święto Odrodzenia Polski — odbywają się wielkie zloty młodych przodowników pracy i nauki. W zeszłym roku przedstawiciele przodującej młodzieży z całego kraju spotkali się w czasie Lipcowego Święta w Katowicach i — co warto przypomnieć — swe miasteczko zlotowe rozbili na lotnisku Aeroklubu Śląskiego. W tym roku wielki zlot młodzieży odbędzie się w dniach 19—23 lipca w Łodzi. Stolica naszego przemysłu włókienniczego powita 5 500 młodych przodowników pracy i nauki z całej Polski. Główna uroczystość przewidziana jest w dniu 22 lipca, w czasie którego odbędzie się spotkanie młodzieży z kierownictwem Partii i Rządu.

Wielka manifestacja młodości w dniu Lipcowego Święta ma swą wielką wymowę. Młoda jest przecież nasza Ojczyzna — Polska Ludowa, która kończy w lipcu tego roku 28 lat. Urodziła się w niej i wychowała ponad połowa młodych obywateli naszego kraju. Partia tworzy młodzieży dobre warunki rozwoju, co całe młode pokolenie zobowiązuje zarazem do ich pełnego wykorzystania. Będzie też z pewnością zlot zarazem także roboczym spotkaniem, poważną rozmową z kierownictwem Partii i Rządu o przodowaniu w pracy dla Polski Ludowej.

Sprawę obywatelskich obowiązków młodzieży akcentujemy bardzo mocno. Są bowiem jeszcze wśród młodych różne postawy, nie zawsze dominuje motywacja wynikająca z socjalistycznego systemu wartości. Z doświadczeń starszego pokolenia bierzemy sprawdzone wartości ideowe, polityczne, moralne i próbujemy na nich budować wzorzec osobowy młodego Polaka lat osiemdziesiątych.

Przodować dziś bowiem w pracy i nauce, znaczy, śmiało sięgać do rezerw, korzystać z dorobku nauki, techniki i kultury, odważnie występować z inicjatywami, wytrwale i skutecznie inicjatywy realizować. Nie jest to — rzecz jasna — łatwe. Żeby być przodownikiem trzeba pokonać różne przeciwieństwa. Jest więc niezwykle ważne, żeby współnie ze starszym pokoleniem tworzyć społeczne warunki wsparcia dla idei przodownictwa w pracy i nauce, dla idei wybijania się ponad przeciętność.

Z POważnym dorobkiem na łódzki Zlot Młodych Przodowników Pracy i Nauki przychodzą chłopcy spod znaku „biało-czerwonej szachownicy" — żołnierze Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Na zlocie znajdą się spośród nich najlepsi z najlepszych. Zapamiętajmy ich nazwiska, będą to bowiem m. in.: por. **Krzysztof Loroch,** kpr. pchor. **Janusz Ziółkowski,** kpr. kadet **Tadeusz Stępień,** kpr. **Waldemar Popiół,** st. szer. **Bolesław Czerwiński,** st. szer. **Ryszard Mrula,** st. szer. **Teodor Arteniuk,** st. szer. **Zdzisław Szymański,** st. szer. **Marian Sułkowski.**

W trakcie spotkań przedzlotowych żołnierze podejmowali i realizowali wiele zobowiązań. Oto np. elewi i kadeci Centralnego Ośrodka Szkolenia Służb Technicznych Wojsk Lotniczych w Oleśnicy wypracowali ponad 300 tys. złotych przy budowie obiektu sportowo-rekreacyjnego, klubu żołnierskiego, kawiarni i całym szeregu remontów pomieszczeń koszarowych.

W jednej z jednostek lotniczych, gdzie delegatem na zlot wybrano st. szer. **Bolesława Czerwińskiego,** w ramach hasła „Rok 1972 — rokiem dobrej roboty i rzetelnej służby" przepracowano ponad 20 tys. godzin przy budowie hali sportowej i remontach pomieszczeń magazynowych. Na ponad sto tysięcy złotych ocenia się wartość prac remontowo-budowlanych i instalacyjno-oświetleniowych w Domu Dzieci Samotnych, gdzie największą aktywnością wykazali się starsi szeregowcy: **Piotr Noziołek i Stanisław Czajewski.** Żołnierze innego garnizonu kończą prace przy budowie ośrodka sportowego. Wartość czynu przekroczyła już 500 tys. złotych.

Organizacja młodzieżowa, której przedstawicielem na Lipcowe Święto młodzieży polskiej jest st. szer. **Marian Sułkowski,** zobowiązała się do aktywnego udziału w akcji „Każdy kłos na wagę złota". Żołnierze tej organizacji mogą się poszczycić zdobyciem kilkudziesięciu odznak „Wzorowego Żołnierza" i specjalistów klasowych. W ramach DORO żołnierze jednostki lotniczej, którą będzie reprezentował na łódzkim zlocie st. szer. **Zdzisław Szymański,** oddali honorowo ponad 25 litrów krwi, zdobyli wiele odznak „Wzorowego Żołnierza" i „Wzorowego Kierowcy", a kilka drużyn uzyskało zaszczytne miano Drużyn Służby Socjalistycznej. Członkowie KMW, którego przewodniczącym jest kpr. **Jan Król,** zbudowali nowoczesną strzelnicę o wartości ponad 340 tys. złotych.

To tylko niektóre z licznych przykładów stałego i konsekwentnego narastania aktywności młodego pokolenia m. in. w żołnierskich stalowych mundurach.

POZDRAWIAMY serdecznie uczestników Wielkiego Zlotu Młodych Przodowników Pracy i Nauki w Łodzi. Życzymy im tam miłego pobytu, udanych imprez i dobrej zabawy.

Naszym Czytelnikom z okazji Lipcowego Święta składamy serdeczne życzenia — wszelkiej pomyślności w życiu osobistym, w działalności społecznej i w pracy zawodowej.

(kon)

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

NA czerwcowym posiedzeniu Rady FAI w Paryżu zatwierdzona została lista osób, którym we wrześniu roku bieżącego na Konferencji Generalnej wręczone zostaną medale i dyplomy. Na liście znajdują się nazwiska zasłużonych dla rozwoju kosmonautyki, a w wśród nich poczesne miejsce zajmuje światowej sławy uczony radziecki prof. Walenty Głuszko. Kim jest ten uczony? Profesor Walenty Pietrowicz Głuszko jest specjalistą w dziedzinie fizyczno-technicznych zagadnień energetyki. Dwukrotnie otrzymał tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej, a poza tym jest laureatem nagród: leninowskiej i państwowej. Profesor Głuszko jest konstruktorem pierwszego na świecie silnika elektrotermicznego, który powstał w latach 1929—33 oraz twórcą pierwszych radzieckich silników rakietowych na ciekły materiał pędny (lata 1930-31).

Ludzie wielcy, bohaterowie pracy i nauki: pionierzy, wynalazcy i uczeni z reguły już od najmłodszych lat zajmują się przedmiotem swych zainteresowań. Zwrócić warto uwagę, że prof. Głuszko rozpoczął właściwie pracę mając 13 lat. Mając niecałe 20 lat zbudował pierwszy elektrotermiczny silnik rakietowy na świecie. Czy nie piękny przykład, wart naśladowania?

Ktoś może powiedzieć — dawniej to było łatwiej. Otóż nieprawda! Wiadomość prawie z „ostatniej chwili": Francuz Dominique Thiebaut otrzymał za rok bieżący międzynarodową nagrodę naukową firmy Philips za oryginalną pracę związaną z pewnymi właściwościami srebra. Opiniodawcy, najwybitniejsi chemicy orzekli, iż praca ma nawet szansę uzyskać nagrodę Nobla. Dla informacji czytelników podam, że Dominik ma 15 lat.

30 czerwca na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę typu „Interkosmos-7", już drugiego z tej serii w roku bieżącym. Satelita przeznaczony jest do badania promieniowania Słońca (szczególnie nadfioletowego i rentgenowskiego) oraz jego wpływu na strukturę górnych warstw atmosfery Ziemi. Na pokładzie satelity zabudowano aparaturę naukową wykonaną przez specjalistów z CSRS, NRD i ZSRR. „Interkosmos-7" obiega Ziemię po orbicie, której apogeum wynosi 568 km, a perigeum 267 km. Początkowy czas obiegu — 92,6 min.

Oto co na temat nowego obiektu kosmicznego powiedział m. in. kierownik doświadczenia naukowego prof. S. Mandelsztam korespondentowi dziennika „Izwiestia": — „Interkosmos-7" jest kontynuatorem badań krótkofalowego promieniowania Słońca, które zapoczątkowano przy wykorzystaniu satelitów tegoż typu oznaczonych numerami 1 i 4. Ulepszyliśmy aparaturę pokładową, zwiększyliśmy jej niezawodność i liczbę kanałów łączności. Poprzednio starty odbywały się jesienią. Obecny letni start umożliwi lepszą obserwację satelity przez geofizyczne i radioastronomiczne stacje naziemne. — Profesor wysoko ocenił współpracę specjalistów z państw socjalistycznych. Wspomniał na przykład, że przy planowaniu poszczególnych doświadczeń wykorzystywana jest specjalizacja danego kraju. W „Interkosmosie-7" np. znajduje się przyrząd badawczy wykonany w ZSRR ale jego podukład elektroniczny sporządzili specjaliści z NRD.

Również 30 czerwca z terenu ZSRR wyrzucono nowego satelitę meteorologicznego z rodziny „Meteorów". Apogeum wynosi 929 km, a perigeum 897 km.

Sensacją był także czerwcowy start satelity radzieckiego nowej generacji „Prognoz-2" przeznaczonego do badania aktywności Słońca. Satelita z francuską aparaturą naukową na pokładzie obiega Ziemię po niezwykle wydłużonej orbicie: apogeum 200 tys. km, perigeum 1000 km.

Wreszcie ostatnia informacja: W lipcu w Houston w ośrodku NASA przebywała grupa 23 specjalistów radzieckich.

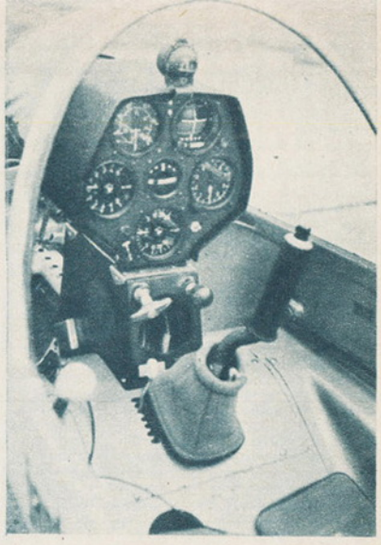
P. E.

POLSKI SZYBOWIEC WYSOKOWYCZYNOWY

„JANTAR-19" • „JANTAR-17,5"

Mgr inż. ADAM KURBIEL

OŚRODEK BADAWCZO-ROZWOJOWY SZYBOWNICTWA W BIELSKU-BIAŁEJ



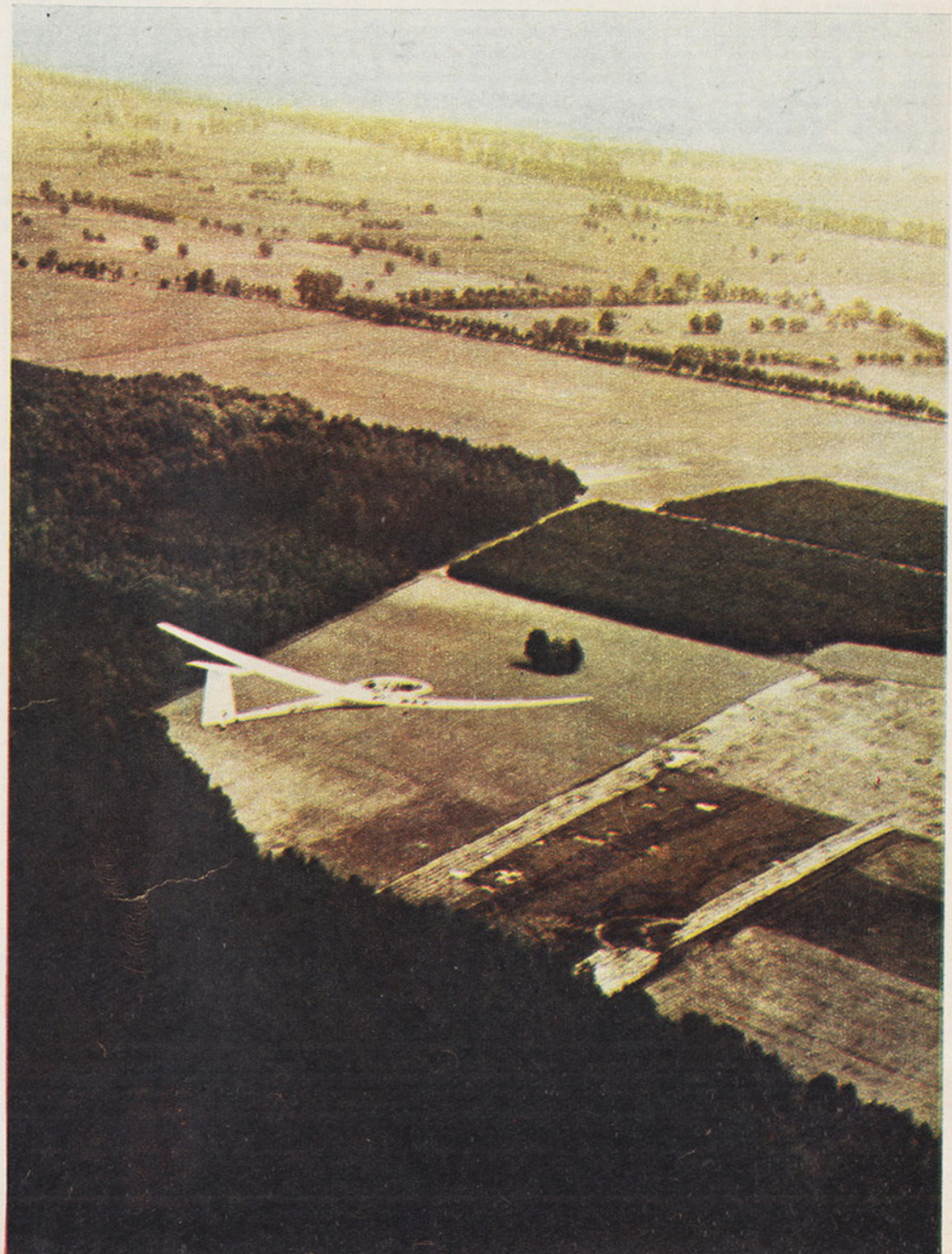
PRZED trzema laty w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym przystąpiono do prac związanych ze zbudowaniem pierwszego w kraju szybowca wykonanego całkowicie z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknami szklanymi. W tym tak trudnym dla naszego lotnictwa okresie dużym problemem stało się uzyskanie środków dewizowych na import niezbędnych materiałów. Brak bowiem odpowiednich tworzyw krajowych był podstawową przyczyną tak późnego podjęcia próby wdrożenia tworzyw sztucznych do wysoko obciążonych zespołów szybowca. Dzięki wydatnej pomocy wojewódzkich władz partyjnych w Katowicach i tradycyjnej już sympatii do lotnictwa niektórych instytucji udało się załatwić import większości podstawowych materiałów.

Przystępując do budowy prototypów postanowiono ją prowadzić możliwie metodami przemysłowymi chcąc w ten sposób zdobyć jak najwięcej doświadczeń niezbędnych dla uruchomienia przyszłej produkcji seryjnej. Należało również starannie opracować procesy technologiczne, zorganizować odpowiednie pomieszczenia, przeszkolić pracowników oraz stworzyć pewny system kontroli procesów, ponieważ tylko to gwarantowało powtarzalność wyrobu. A powtarzalność ta stanowiła dla państwowego organu nadzoru podstawę dopuszczenia nowych tworzyw i nowych procesów do produkcji lotniczej. I wreszcie — niezliczone ilości prób technologicznych, konstrukcyjnych, wytrzymałościowych, które umożliwiły poznanie własności przetwórczych nowych tworzyw i pozwoliły zdobyć niezbędne doświadczenie.

W okresie tych trzech lat zbudowano 2 prototypy i dodatkowo parę skrzydeł przezwyciężając sporo trudności nie tylko technicznych, ale i formalnych. Ale jeszcze większym osiągnięciem jest duża porcja zdobytego doświadczenia, jakże cenna dla nowego profilu naszego przemysłu lotniczego. Niemała w tym zasługa ludzi, którzy uczestniczyli w tym przedsięwzięciu wkładając dużo serca, a często poświęcając sporo prywatnego czasu.

Technolog prowadzący mgr inż. **Wiesław Gębala** wykonał olbrzymią

Na zdjęciach: Nowy polski szybowiec SZD-37 „Jantar", fragmenty jego konstrukcji oraz wnętrze kabiny pilota.



pracę przy opracowaniu, opanowaniu i wdrożeniu do produkcji nie znanej dotychczas Zakładowi technologii. Włożył w to wiele zapału, energii i inwencji.

Przy opracowaniu dokumentacji technicznej uczestniczyli między innymi: **Marian Międzybrodzki, mgr inż. Tadeusz Łabuć, Jan Knapik, mgr inż. Wiesław Stafiej, mgr inż. Władysław Korzonkiewicz, Lesław Bartoszek, Stanisław Oskwarek, inż. Józef Manda, Jan Trojak.**

Próby wytrzymałościowe zespołów były domeną inż. **Alojzego Zemczaka**, który dużo pomysłowości włożył w przebudowę samego stoiska. Pracownicy, którzy budowali prototypy ucząc się nowych technologii, autorzy wielu cennych pomysłów: **Rudolf Bem, Czesław Byrski, Jan Foltyn, Jan Dobija, Jan Uczniak.** Monterzy i jednocześnie asystenci oblotów — **Stanisław Kędziora i Adam Korzeniowski.**

Wreszcie piloci którzy wykonali dziesiątki lotów próbnych: **inż. Jerzy Śmielkiewicz, mgr inż. Zdzisław Bylok, inż. Jerzy Popiel, mgr inż. January Roman.**

Słowa podziękowania należą się też **zespołowi prof. Leszka Dulęby z Wydziału MEiL Politechniki Warszawskiej**, za wiele cennych rad, za wiele bezinteresownej pomocy. Zakład również wysoko sobie ceni pomoc przedstawiciela IKCSP **mgr inż. Jerzego Trzeciaka.**

OPIS BUDOWY SZYBOWCÓW

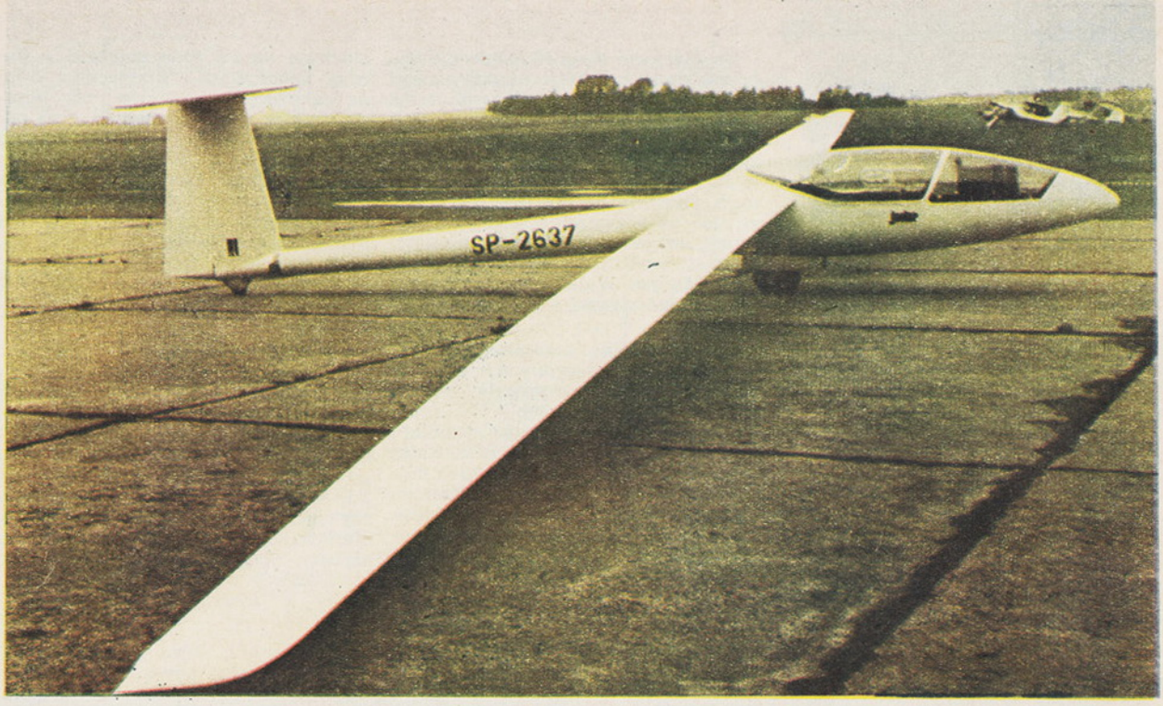
Do budowy prototypów użyto zespołów laminatowych: żywicy epoksydowej „Epikote 162" i utwardzacza „Laromin C260", rowingowych tkanin szklanych „Interglas", krajowego rowingu szklanego ER 2003 wyprodukowanego w Krośnieńskich Hutach Szkła, pianki PCW „Conticell", krajowej emalii poliestrowej z Dębicy.

SKRZYDŁA

Skrzydła wykonane zostały całkowicie z laminatów szkło-epoksydowych. Konstrukcja bezżebrowa z pokryciami przekładkowymi laminat — pianka — laminat grubości 8 mm. Dźwigar skrzynkowy z pasami rowingowymi, a w wersji „17,5" z tkaniny. Skrzydła łączą się ze sobą okuciami „widlastymi" — typowymi dla konstrukcji laminatowych, z kadłubem — za pośrednictwem kulistych przegubów wprowadzonych w cylindryczne trzpienie. Klapa 17% o rozpiętości 4,9 m, wychylana zarówno w dół jak i w górę, w zakresie +8° do −8°. Położenie klapy dobierane każdorazowo w zależności od prędkości. Klapa napędzana w 3 punktach. Lotka 20% wychylana także jako klapa zawieszona na 7 zawiasach, a napędzana w 2 punktach. Zakres wychyleń w dół −14°, w górę −20°. Konstrukcja lotki i klapy — przekładkowa. Skrzydła wyposażone w płytowe hamulce aerodynamiczne. Zbiorniki wody balastowej umieszczone w przednim kesonie u nasady skrzydeł, z instalacją zapewniającą częściowy spust.

KADŁUB

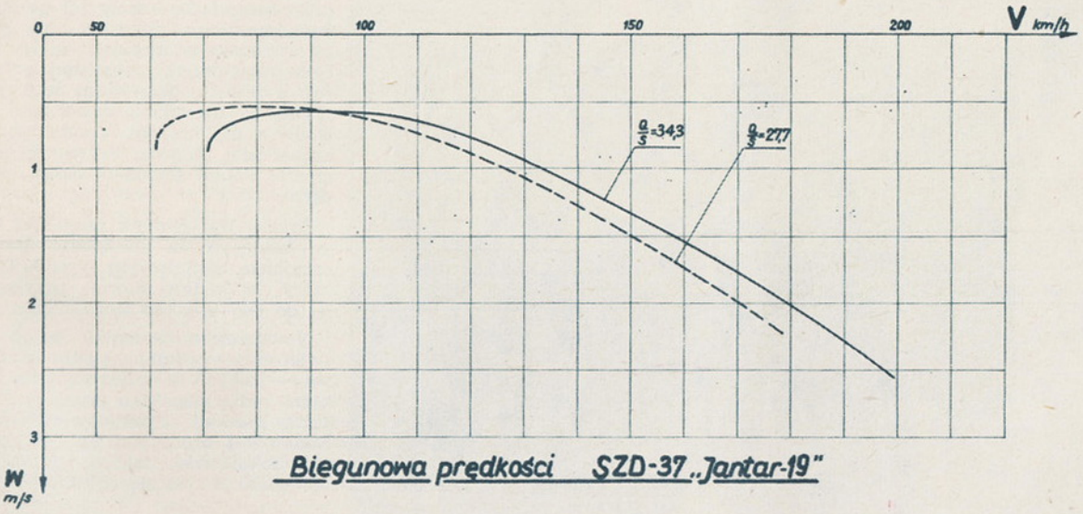
Przód kadłuba wykonany z laminatu, natomiast tył stanowi stożkowa rura zwinięta z blachy duralowej grubości 1 mm, do której przymocowany jest statecznik kierunku wykonany również z blachy duralowej. W centralnej części kadłuba kratownica z rur stalowych, która łączy w jedną całość przednią część kadłuba, stożkową rurę, skrzydła oraz chowane podwozie z kołem o średnicy 350 mm. Bardzo obszerna kabina pilota z dwuczęściową osłoną, przednią — stałą i tylną zdejmowaną. Pozycja pilota półleżąca. Regulowane oparcie oraz przestawiane w locie pedały umożliwiające zajęcie wygodnej pozycji pilotom, zarówno wysokim jak i niskim. Tablica przyrządów zaadoptowana z szybowca „Cobra". Kadłub wyposażony w instalację tlenową, radiową i sztucznego horyzontu.



Zdjęcia: Bernard Koszewski (1) i Jerzy Pomianowski

DANE TECHNICZNE

Szybowiec	„Jantar-17,5"	„Jantar-19"
Wymiary:		
Rozpiętość	17,5 m	19,0 m
Długość	7,2 m	7,2 m
Wysokość	1,6 m	1,6 m
Pow. nośna	12,77 m²	13,38 m²
Wydłużenie	24	27
Wznios	1,5°	1,5°
Profil skrzydła	Fx-67-K 170-K 150	Fx-67-K 170-K 150
Rozpiętość statecznika poziomego	2,6 m	2,6 m
Pow. statecznika poziomego	1,35 m²	1,35 m²
Profil statecznika poziomego	NACA 64-1-012	NACA 64-1-012
Ciężary:		
Ciężar całkowity max. z balastem	465 kg	490 kg
Ciężar własny	266 kg	276 kg
Ładunek	124 kg	129 kg
Balast	75 kg	85 kg
Skrzydła	155 kg	165 kg
Kadłub z wyposażeniem	102 kg	102 kg
Usterzenie wysokości	9 kg	9 kg
Obciążenie pow. z balastem	36,0 kg/m²	36,0 kg/m²
Obciążenie pow. bez balastu	30,5 kg/m²	30,0 kg/m²
Osiągi:		
Osiągi obliczeniowe — (bez balastu wodnego)		
Prędkość min. —	60 km/h	65 km/h
Opadanie min.	0,60 m/s	0,50 m/s
Prędkość max.	250 km/h	250 km/h
Doskonałość max.	43	45
przy prędkości	100 km/h	95 km/h
Obciążenie dopuszczalne	+5, 5; −3, 5	+5,5; −3,5



Wyniki uzyskane z pomiarów locie.

USTERZENIE

Usterzenie wysokości w układzie T, wykonane całkowicie z laminatu o konstrukcji podobnej do skrzydeł. Ster wysokości 30% zbudowany identycznie jak klapy i lotki. Ster kierunku laminatowy z osią obrotu przy powierzchni profilu.

OBLOTY

Pierwszy prototyp „17,5 m" został oblatany 14 lutego 1972 r. przez inż. Jerzego Śmielkiewicza. Drugi prototyp „19 m" — 13 maja br. przez inż. Jerzego Popiela. Obydwa szybowce wykazały bardzo poprawne własności pilotażowe.

SYLWETKI LOTNIKÓW

MISTRZ WALKI

KIEDY witaliśmy się i wymieniliśmy swoje nazwiska, a ja ze swej strony gratulowałem mu pięknego sukcesu w tegorocznych zawodach, on uśmiechnął się i silniej uścisnął moją dłoń.

W czasie rozmowy zaimponował mi zwięzłym i logicznym formułowaniem swych myśli, a przede wszystkim ogromnym zamiłowaniem do lotnictwa. Między wierszami naszej rozmowy odkryłem to, co cechuje każdego prawdziwego pilota — pasja latania i zadowolenie z wykonywanego zawodu. I co najważniejsze. Nie tylko zadowolenie ale również zamiłowanie do służby w lotnictwie wojskowym.

Kpt. pil. I klasy Bogdan Sokołowski — bo o nim właśnie mowa — odniósł zwycięstwo w klasyfikacji indywidualnej w czasie trwania II Zawodów Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju o tytuł Mistrza Walki. Zwycięstwo to wywalczył w sposób zdecydowany i z dużą przewagą punktową.

Aktualnie ma dwadzieścia osiem lat. Od ponad siedmiu lat odbywa służbę jako pilot myśliwski. Do tej pory wylatał blisko osiemset godzin na samolotach odrzutowych.

Siedzimy w kawiarence pułkowej urządzonej skromnie, ale przytulnie. Przy stolikach rozmawiają piloci. Każdy z nich ma co najmniej trzydzieści lat. Wyglądają jednak młodo. Są opaleni. Dyskutują, uśmiechają się, lekko potakując głowami. Niektórzy pokazują dłońmi pozycję swojego samolotu w stosunku do maszyny przeciwnika, oczywiście w czasie walki na zawodach. Czy tak było naprawdę? A może inaczej? Który z nich był szybszy? Przy kawie, mocnej herbacie lub parówkach na gorąco piloci odtwarzają przebieg zawodów.

Do Mińska Mazowieckiego — miejsca postoju i Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" przylecieli najlepsi piloci z kraju na swych ponaddźwiękowych samolotach. Wśród nich na myśliwskim MiG-u wylądował również najmłodszy uczestnik zawodów — kpt. pil. Bogdan Sokołowski.

I właśnie ten najmłodszy zawodnik okazał się zwycięzcą — Mistrzem Walki. Na zawodach zaprezentował bardzo dobre opanowanie techniki pilotażu, szybki refleks i prawidłowość wykonywanych zadań.

Gdy ubiegłoroczny Mistrz Walki, wówczas kapitan, a w tym roku major pilot Bogusław Wasilewski, w dniu rozpoczęcia myśliwskiego turnieju wciągał na maszt flagę, wielu zawodników i członków komisji sędziowskiej patrząc na nią, jak wolno pnie się ku górze, zadawało sobie pytanie: kto zostanie zwycięzcą?

Już pierwszego dnia zawodów, po rozegraniu dwóch konkurencji, objął prowadzenie kpt. pil. Sokołowski. I właśnie on, najmłodszy uczestnik zawodów zwyciężył tak w pierwszej jak i w drugiej konkurencji.

Między innymi w konkurencjach tych kpt. pil. Sokołowski z pierwszego zejścia bezbłędnie wykrył wszystkie obiekty, natomiast atak przeprowadził bardzo precyzyjnie i z dużą dynamiką.

Te pierwsze dwie konkurencje dały mu sporą przewagę punktową nad dwoma pilotami, zajmującymi 2 i 3 miejsce. Pozostały jeszcze cztery konkurencje, w których mógł dużo zyskać i równie dużo stracić. Były to zawody, które zgromadziły świetnych pilotów. Już na ich półmetku, a więc po rozegraniu trzech konkurencji, członkowie komisji sędziowskiej stwierdzili, że ubiegający się o tytuł Mistrza Walki piloci reprezentują bardzo wysoki i wyrównany poziom.

Cztery kolejne konkurencje, które ostatecznie zdecydowały o zwycięstwie, także przyniosły sukces kpt. pil. Sokołowskiemu. Za przechwycenie pojedynczego samolotu przeciwnika i stoczenie z nim walki w stratosferze otrzymał również najwyższą ocenę punktową. Przebieg tej walki utrwalony przez fotokarabin oceniła następnie komisja sędziowska.

Zwyciężył on i jego MiG-21, na którym latał.

W kawiarence pułkowej jest ciągle gwarno. Jedni piloci odchodzą, inni zajmują ich miejsca. Przez uchylone okno dochodzi narastający ton gwizdu uruchamianego silnika odrzutowego.

Rozmowa z kpt. pil. Bogdanem Sokołowskim dobiega końca. Przysłuchuje się jej żona kapitana — Janina Sokołowska. Przyleciała tutaj na zakończenie zawodów, aby uczestniczyć w rozdaniu nagród oraz pokazach lotniczych. Są małżeństwem od roku. Mają zaledwie początek wspólnej drogi życia. Ich marzenia wybiegają daleko w przyszłość. Jako optymiści są przekonani, że ich marzenia spełnią się, że osiągną cel. Liczą na siebie, na swą energię, na swe młode siły, na pracowitość i silną wolę w urzeczywistnieniu swych marzeń.

Tę wolę zwycięstwa i wysoki poziom techniki pilotażu — uzyskany dzięki pracowitości, starannemu treningowi i przygotowaniu do zawodów — zaprezentował w całej pełni kpt. pil. Bogdan Sokołowski. Jego sukces nie był dziełem przypadku, jakiegoś szczególnego szczęścia czy sprzyjających warunków atmosferycznych. Okazał się lepszy, szybszy, doskonalszy od wszystkich tych, którzy wspólnie z nim ubiegali się o zaszczytny tytuł Mistrza Walki.

Pani Janina, która jest zgrabną i miłą blondynką, powiedziała mi, że bardzo przeżywała zawody o tytuł Mistrza Walki, mimo iż przebywała daleko od męża, bo niemal na drugim końcu Polski. Jest bardzo zadowolona, ba, dumna z ogromnego sukcesu męża. Zwycięstwo męża, to pierwszy element naszych wspólnych zamierzeń, to pewnego rodzaju klucz do naszej wspólnej przyszłości.

Ich marzenia o przyszłości to tajemnica. Pani Janina uchyliła nieco rąbka i powiedziała, że oboje chcieliby ukończyć studia wyższe: ona na uniwersytecie, a mąż na Akademii Sztabu Generalnego.

Oboje są szczęśliwi. Pani Janina zwierzyła się także, że często niepokoi się o swego męża. Ale bywają to chwile krótkie. Zwycięża rozsądek i wiara, że każdy lot, nawet najtrudniejszy, zakończy się pomyślnie. Tę jej wiarę utwierdza przekonanie w umiejętności pilotażowe męża, dobrą i pogodną atmosferę domową, spokój i opanowanie męża, wreszcie jego rzetelność i ogromne zamiłowanie do wykonywanej pracy.

Tak jest naprawdę. Wskazują na to wyniki uzyskiwane przez kpt. pil. Sokołowskiego w jednostce, która zgłosiła go do udziału w tegorocznych zawodach. Oczywiście ten sukces nie przeżywa tylko on sam z żoną, ale również jego dawni wychowawcy i dzisiejsi przełożeni. Są zadowoleni z jego zwycięstwa. Gdy przyleci na lotnisko swego pułku i zamelduje się dowódcy, przyjmie kolejne gratulacje żołnierskie. W gronie kolegów, szczególnie młodszych, podzieli się wrażeniami i doświadczeniem zdobytym w czasie trwania zawodów.

Droga do lotnictwa kpt. pil. Bogdana Sokołowskiego zapoczątkowana w latach sześćdziesiątych przyniosła mu po dziesięciu latach tytuł Mistrza Walki. W ubiegłym roku, na pierwszych tego typu zawodach, kpt. pil. Sokołowski również startował, przy czym jego debiut wypadł bardzo udanie. Uplasował się bowiem w pierwszej dziesiątce zawodników. Z imprezy ubiegłorocznej i tegorocznej wiele skorzystał.

Co prawda w lotnictwie sportowym nie latał zbyt długo, ale więź sympatii, jaka zadzierzgnęła się między nim a sportowcami lotniczymi — jak mi powiedział — pozostanie na zawsze. Z Aeroklubu Łódzkiego, którego był członkiem, i w którym latał na szybowcach i samolotach, wyniósł zamiłowanie do latania i przekonanie, że musi zostać dobrym pilotem wojskowym. Bo jego marzenia już wtedy wybiegały daleko naprzód. Już wtedy, latając na samolotach sportowych, przygotowywał się do trudnej i odpowiedzialnej służby żołnierskiej w powietrzu.

Na szybowcach latał ponadto w Lisich Kątach, Leborku i w Jeżowie Sudeckim. A potem trzy lata pobytu w dęblińskiej szkole oficerskiej minęły mu szybciej niż początkowo przypuszczał. Ze szkoły tej poza doświadczeniem, uprawnieniami pilota wojskowego wyniósł wiele miłych wspomnień, serdecznej przyjaźni, a przede wszystkim wiary w siebie, że decyzja wyboru tego zawodu a nie innego okazała się jak najbardziej słuszna. Potwierdziła to zresztą dalsza służba w pułku lotniczym.

Dzisiaj jest pilotem pierwszej klasy, latającym na ponaddźwiękowym samolocie odrzutowym typu MiG-21, który w jakiejś mierze przyczynił się do jego sukcesu zawodniczego.

Nowoczesny samolot bojowy i świetnie wyszkolony pilot myśliwski — to broń w przestworzach, broń która rodzi respekt u przeciwnika i dumę narodu. Przedstawicielem tej wspaniałej broni jest kpt. pil. Bogdan Sokołowski. Takich jak on mamy wielu. I tym się chlubimy.

T.M

Kpt. pil. Bogdan Sokołowski. Zdjęcie: J. Tobolski

CHŁOPCY Z SZYBOWCOWEGO PODIUM

Chłopcy z szybowcowego podium, czyli (od lewej) — Stanisław Zientek, Stanisław Wujczak i Stanisław Witek. Zdjęcie: B. Koszewski

XVII Szybowcowe Mistrzostwa Polski zakończyły się dość nieoczekiwanym sukcesem pilotów reprezentujących najmłodszą generację szybowników. Doprawdy bezprecedensowe to wydarzenie w sporcie liczącym się w skali światowej, aby mistrzostwa kraju wygrywali debiutanci i juniorzy. Po opublikowaniu wyników XVII SMP otrzymaliśmy wiele pytań od naszych Czytelników — kim są nowi szybowcowi mistrzowie kraju, gdzie nauczyli się tak latać itp. Postanowiliśmy zatem przedstawić bliżej chłopców z szybowcowego podium. Oto oni.

STANISŁAW WUJCZAK — aktualny szybowcowy mistrz Polski — pochodzi z Leszna Wielkopolskiego. Ma 22 lata i jest studentem. Szkolenie lotnicze rozpoczął w miejscowym Centrum u instr. instr. Jerzego Goździa i Franciszka Olejniczaka w 1967 r. Już po roku zdobył srebrną odznakę, a po dwóch latach wykonał przelot docelowo-powrotny ponad 300 km, który przyniósł mu pierwszy diament. Po raz pierwszy występuje w zawodach w 1970 r. Zajmuje siódme miejsce w kadrze juniorów i pierwsze w zawodach III ligi w Ostrowie Wlkp.

W ubiegłym roku już w kwietniu zdobył drugi diament za przelot otwarty ponad pięćset kilometrów. W czerwcu uzyskał w chmurze przewyższenie ponad 3 000 metrów i uzupełnił złotą odznakę. Debiutuje w zawodach II ligi szybowcowej z powodzeniem — wywalczył drugą pozycję. Wyjechał potem do Orła (ZSRR) jako pomocnik w ekipie. Dzięki uprzejmości gospodarzy dostał rezerwowego, wysłużonego „Blanika", Wygrał jedną z czterech konkurencji i w klasyfikacji ogólnej zajął 12 miejsce. Startował również poza konkursem w mistrzostwach Polski oraz na zawodach okręgowych w Poznaniu. Komisja Szybowcowa APRL wysoko oceniła osiągnięcia młodego zawodnika i zaproponowała go do kadry narodowej.

W bieżącym roku Stanisław Wujczak uzupełnił odznakę diamentową — w marcu uzyskał na fali przewyższenie 6 150 metrów. W maju wyjechał do NRF na mistrzostwa juniorów (impreza nie rozegrana; brak pogody), z których wrócił do Leszna w dniu otwarcia XVII Szybowcowych Mistrzostw Polski.

Dotychczas wylatał w sumie 600 godzin na szybowcach i ma na koncie 14 000 kilometrów przelotów. Rozpoczął także szkolenie na samolotach.

Z młodym mistrzem Polski długo rozmawialiśmy po zakończeniu imprezy, która przyniosła mu największy sukces. Oto co, między innymi, powiedział Stanisław Wujczak:

— Chciałbym, przede wszystkim, bardzo podziękować instruktorom i pracownikom Centrum w Lesznie, a szczególnie szefowi wyszkolenia Józefowi Dankowskiemu, Im bowiem zawdzięczam wszystko, co osiągnąłem w szybownictwie.

... Najbardziej utkwił mi w pamięci przelot z kwietnia ubiegłego roku. Kończył się akurat obóz juniorów. Był dokładnie 18 kwietnia. Nam trener Dankowski zaplanował przelot docelowy do Lublina. Takie śmiałe zamierzenie było dla nas zaskoczeniem. Tak daleko o tak wczesnej porze roku? Polecieliśmy. Warunki były niezłe, tylko silny wiatr południowy spychał nas na północ. Kiedy znalazłem się nad Wisłą byłem 60 kilometrów na północ od zamierzonej trasy. Wówczas zdecydowałem się na próbę pokonania 500 km w przelocie otwartym i odbiłem zdecydowanie na północny-wschód. Ostatni, bardzo słaby i poszarpany komin. Usiłuję go wykorzystać ze Stanisławem Zientkiem. On na „Foce" — ja na „Piracie". Niestety, „Foka" nie mogła zmieścić się w tak ciasnym wznoszeniu i mojemu koledze przyszło lądować na 490 kilometrze. Mnie, dzięki „Piratowi", udało się przekroczyć „pięćset". Lądowałem, po 9 godzinach lotu w Łapach koło Białegostoku.

... — Na mistrzostwach miałem dużo szczęścia. W pierwszych dwóch konkurencjach miałem trudności z odejściem od lotniska — strata czasu okazała się bardzo korzystna, ponieważ warunki poprawiły się i w późniejszych godzinach łatwiej było o dobrą prędkość. W trzeciej konkurencji podjąłem nieprawidłową decyzję — zamiast na Zieloną Górę poleciałem w stronę Ostrowa Wlkp. i lądowałem około godz. 18 a wznoszenia w rejonie Zielonej Góry występowały nawet do 19. Straciłem zatem kilkadziesiąt kilometrów. Przed mistrzostwami moim marzeniem było wywalczenie miejsca w kadrze, aby — nie było dyskusji „za co go powołali". Kiedy wycofali się reprezentanci stwierdziłem, że powstała szansa na coś więcej. Pomny uwag trenera nie przejmowałem się wynikami i latałem tak, jak na treningu — szybko i spokojnie. W rezultacie — udało się!!!

...— Najbardziej podziwiam Edwarda Makulę, którego doświadczenie i zasób wiedzy teoretycznej nie ma w naszym kraju sobie równych. Chciałbym umieć wykorzystywać warunki atmosferyczne tak właśnie jak Makula. Z umiejętności, które chciałbym posiąść, wymienię jeszcze latanie zespołowe. Podziwiam szczerze parę Kępka — Wróblewski, którzy znakomicie współpracują na trasie i dzięki temu uzyskują lepsze rezultaty. Przyznam się, że w ogóle mam trudności z lataniem zespołowym. Myślę, że naukę takiego latania należałoby propagować w aeroklubach. Młodemu pilotowi wyczynowemu z pewnością wiele dałby wspólny przelot z instruktorem.

...— Wydaje mi się, że moją najsilniejszą bronią jest regularność. Nie potrafię latać „wystrzałowo", nie miałem dotąd efektownych zwycięstw.

...— W tym roku zamierzam jeszcze wiele polatać i... uczyć się. Miałem dotychczas tylko siedem lotów na „Cobrze" i chciałbym wlatać się w ten szybowiec. Marzenie? Udana próba na rekordowej trasie docelowo-powrotnej... Bardzo trudna do realizacji.

...— Karierę sportową rozpoczęłem w III lidze siatkówki w „Polonii" — Leszno. Myślę, że sprawa kondycji fizycznej jest w lotnictwie sportowym za mało ceniona. A jak wytrzymałość jest potrzebna przekonaliśmy się w ostatnim dniu mistrzostw, kiedy walczyliśmy w dwóch konkurencjach pod rząd.

STANISŁAW ZIENTEK — aktualny szybowcowy wicemistrz Polski — jest synem znanego pilota doświadczalnego i wyczynowego Adama Zientka. Ma 22 lata i jest studentem wydziału MEL Politechniki Warszawskiej (po czwartym roku). Pochodzi z Bielska-Białej i jest członkiem tamtejszego aeroklubu.

Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1966 roku u instruktora Jana Winczo i jeszcze w tym samym roku zdobył srebrną odznakę. Złotą odznakę uzyskał w 1970 r., a w tym roku w Niemieckiej Republice Federalnej w czasie treningu przed mistrzostwami juniorów za przelot po trójkącie 311 km otrzymał pierwszy diament.

Pierwsze jego zawody w życiu to mistrzostwa juniorów na Żarze w 1969 r. Wynik — 3 miejsce. W następnych dwóch latach walczy w mistrzostwach juniorów w Lesznie — zajmuje drugie i pierwsze miejsce. Walczy również w mistrzostwach Śląska i w zawodach im. Szczepana Grzeszczyka, ale bez większego powodzenia.

W maju br. reprezentował Polskę na mistrzostwach juniorów w NRF. Po dwóch konkurencjach był liderem. Niestety zawody nie zostały zakończone...

Po zakończeniu studiów Stanisław Zientek zamierza pracować w Bielsku w zakładach szybowcowych, z których zresztą aktualnie otrzymuje stypendium fundowane. Z udanego debiutu na mistrzostwach jest bardzo zadowolony, choć zdaje sobie sprawę z tego, że to dopiero początek do świata wielkiego wyczynu szybowcowego. Jest bardzo skromny i koleżeński.

Wylatał dotychczas 580 godzin i pokonał 11 000 kilometrów na przelotach.

STANISŁAW WITEK — II szybowcowy wicemistrz Polski — jest wychowankiem Aeroklubu Wrocławskiego. Nauczył się latach w 1964 r. u instruktora Stanisława Łuszpińskiego. W wieku dwudziestu lat (1968) zdobył diamentową odznakę.

Karierę zawodniczą rozpoczął na naszych zawodach w Jeżowie w 1969 r. Zdobył tam puchar „Skrzydlatej Polski". Na mistrzostwach Polski zadebiutował w 1970 roku. Na następnych mistrzostwach zajął siódme miejsce i został zaliczony do kadry narodowej.

Tegoroczny wynik na XVII Szybowcowych Mistrzostwach Polski jest największym osiągnięciem Stanisława Witka. Ma on 24 lata i jest „świeżo upieczonym" magistrem inżynierem mechanikiem. W najbliższym czasie rozpoczyna pracę we wrocławskiej „Fadromie". Przeleciał 23 000 kilometrów, a w sumie przebywał w powietrzu 900 godzin.

Stanisław Witek w rozmowie z nami bardzo wysoko ocenił organizację mistrzostw, sądzi jednak, iż istotnym mankamentem we wszystkich naszych zawodach szybowcowych, także tych najwyższej rangi, jest brak osłony meteorologicznej. Utrudnia to zadanie organizatorom a równocześnie pozbawia pilota cennych informacji.

JERZY POMIANOWSKI

Krok naprzód w twórczości lotniczej

WBREW pozorom współczesne lotnictwo nie spowodowało jeszcze zasadniczej rewolucji w twórczości lotniczej. Główną przeszkodę stanowi odległość, jaka dzieli kabinę pilota i warsztat twórcy lotniczego.

Jeśli pilot w kabinie nowoczesnego samolotu odrzutowego, zarówno cywilnego, jak i wojskowego, dysponuje arsenałem urządzeń elektronicznych, a ponadto ma stałą łączność z ośrodkami ruchu lotniczego na ziemi, to twórca lotniczy znajduje się w bardzo trudnej, a nawet skomplikowanej sytuacji. Mało, jest on osamotniony i zdany na własne siły, zaradność, i nicjatywę. Można by go porównać do pilota lecącego samolotem wśród burzy i dysponującego w swej kabinie tylko przyrządem pokładowym.

Tę analogię można w pewnym stopniu przyrównać do naszego lotnictwa w Polsce i Klubu Twórców Lotniczych. Klub ten przed blisko dwoma laty, zorganizowany z inicjatywy entuzjastów lotnictwa, podporządkowano Aeroklubowi PRL. Czy słusznie? Zdania na ten temat są podzielone. Jedni twierdzą, że była to jak najbardziej prawidłowa decyzja, drudzy natomiast zawzięcie atakują tę formę przyłączenia Klubu do Aeroklubu PRL. Czy był to zabieg właściwy przekonamy się wkrótce? Czas, który jest lekarzem na wszystko, rozsądzi, która ze stron miała rację.

Zresztą sam Aeroklub PRL w swej strukturze organizacyjnej jeszcze niedoskonały, nie jest w stanie w pełni zapewnić Klubowi odpowiednich środków finansowych na jego działalność i rozwój. Niestety, propaganda, popularyzacja i twórczość, jeśli mają osiągnąć zamierzony i efektywny cel, pociągają za sobą wydatkowanie dużych środków finansowych. A środków tych ciągle jest za mało. Dowodem tego może być znikoma ilość plakatów lotniczych, broszur, folderów, nalepek i innych form propagujących nie tylko idee lotnictwa w ogóle, ale nasze współczesne lotnictwo tak cywilne jak i wojskowe. A przecież są to najprostsze i najtańsze formy zbliżenia lotnictwa do społeczeństwa a głównie do młodzieży. Mimo iż są one najtańsze, to jednak kosztowne.

Zainteresowanie młodzieży lotnictwem słabnie, ponieważ jej kontakt z nim nawet poprzez jakąkolwiek twórczość lotniczą jest coraz bardziej utrudniony. Książki lotnicze jak i prasa lotnicza wydawane w małych nakładach nie są dostępne dla wszystkich. Nie każdy chłopiec czy dziewczyna ma czas aby pójść do odległej biblioteki po to tylko aby przeczytać prasę lotniczą lub pożyczyć ciekawą książkę lotniczą, która najczęściej jest w czytaniu.

Zbliżenie lotnictwa do społeczeństwa a głównie do młodzieży to jedno z najważniejszych zadań Klubu Twórców Lotniczych. Nie jest ono ani łatwe ani proste do urzeczywistnienia. Zadania te wziął na swoje barki Zarząd Krajowy Klubu Twórców Lotniczych. Boryka się z nimi od blisko roku. Ale nie był to czas zmarnowany bezpowrotnie. Ze sfery dyskusji, projektów i zamierzeń Klub wychodzi stopniowo na zewnątrz i coraz śmielej wprowadza swe plany w życie. Niczym ledwie opierzone piskle próbuje swych wątłych jeszcze skrzydeł czy zdolne są do lotu. Na razie to tylko próby. Po próbach przyjdzie czas na sukcesy.

Klub szykuje się do lotu. Możliwe, że będzie to na razie tylko lot ślizgowy, ale początek zawsze bywa trudny. W kręgu działaczy Klubu przeważył pogląd, że trzeba rozmawiać ze wszystkimi władzami lotnictwa cywilnego i wojskowego, by nie tylko zainteresować je swoimi zamierzeniami, ale również aby szukać zrozumienia i porozumienia, poparcia i pomocy, a także zachęty do jakże potrzebnej twórczości lotniczej. Rozwijała się ona do tej pory bez większego zainteresowania i współdziałania władz lotniczych w naszym kraju.

Jeśli Klub Twórców Lotniczych opiera swoją działalność na pracy społecznej członków i spełnia funkcję służebną wobec wszystkich rodzajów i ośrodków lotnictwa polskiego, jeśli jest organizacją społeczną, której działanie obejmuje problematykę lotnictwa polskiego w jak najszerszym zakresie, nikogo nie powinien zdziwić fakt, iż w tej sytuacji patronat jednego pionu lotnictwa (w tym przypadku Aeroklubu PRL) nie wystarczy. Stan rzeczy jaki istnieje zawęża zakres działalności KTL i w świetle statutowych obowiązków Klub nie ma racji bytu. Istnieje więc naturalna potrzeba powołania wspólnego patronatu wszystkich rodzajów lotnictwa i przemysłu w naszym kraju.

I w tej dziedzinie uczyniono już duży krok do przodu. Członkowie Zarządu Krajowego KTL przeprowadzili już pożyteczne rozmowy z kierownictwem Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Ich owocem jest rozpoczynająca się wielokierunkowa współpraca Szkoły z Klubem. Coraz częściej odwiedzać będą młodych podchorążych — przyszłych pilotów wojskowych twórcy lotniczy zarówno pisarze, plastycy, filmowcy czy fotograficy. Wspólnie będą dyskutować nad obszarem twórczości, jego rozmiarami, warsztatem i perspektywami.

Zachęcająco przebiegały rozmowy z przedstawicielami polskiego przemysłu lotniczego. Bardzo serdecznie i przychylnie przyjął członków Prezydium Zarządu Krajowego dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. Roman Paszkowski. Przedyskutowano możliwości nawiązania współpracy i pomocy w dotarciu do „tworzywa", jakim są lotnicy wojskowi oraz ich służba na ziemi i w powietrzu.

Nie mniej serdecznie przyjął Zarząd Krajowy KTL w Poznaniu dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. Henryk Michałowski. Dyskusja przedstawicieli twórców lotniczych z dowódcą przeciągnęła się poza ustalony z góry czas. Była owocna i bardzo obiecująca dla obu stron. Zarząd Krajowy KTL wystąpił z licznymi propozycjami pod adresem Wojsk Lotniczych. Dowództwo to przychylnie ustosunkowało się do inicjatywy Zarządu Krajowego KTL i zapewniło jego przedstawicieli, że propozycje zostaną wnikliwie rozpatrzone, a następnie w formie zapotrzebowania przekazane Zarządowi Krajowemu KTL do realizacji. Poza sprawami związanymi z twórczością lotniczą poruszono wiele innych problemów nurtujących twórców, a głównie podniesienia rangi lotnictwa sportowego, ściślejszego niż do tej pory związku lotnictwa ze społeczeństwem.

Duże zainteresowanie gen. Michałowskiego problematyką nurtującą twórców lotniczych — często zabierającego głos w dyskusji — wpłynęła bardzo korzystnie na przebieg spotkania. Pożegnanie twórców z dowódcą Wojsk Lotniczych zakończyło się zapewnieniem, że wiele spraw poruszonych w dyskusji będzie mogło być — po bliższym zapoznaniu się — załatwionych pozytywnie.

Co proponuje Zarząd Krajowy Klubu Twórców Lotniczych przedstawicielom poszczególnych rodzajów lotnictwa?

Przede wszystkim pomoc w organizowaniu pobytu literatów, publicystów, plastyków, filmowców i fotografików na terenie objętym ich działalnością.

Następnie — organizowanie spotkań dyskusyjnych na temat twórczości lotniczej w ogóle, a niektórych członków Klubu w szczególności. Oczywiście spotkania takie byłyby poprzedzone ukazaniem się książki, filmu, względnie wystawy plastycznej lub fotograficznej.

Współudział w finansowaniu różnego rodzaju konkursów twórczych o tematyce wybranej przez zainteresowaną stronę.

Fundację corocznej nagrody za osiągnięcia twórcze w dziedzinie popularyzacji lotnictwa przez zainteresowaną stronę.

Oczywiście przez „zainteresowaną stronę" rozumiemy poszczególny rodzaj lotnictwa współpracujący z Klubem (na przykład Aeroklub PRL, PLL LOT, Wojska Lotnicze itd.).

Dotychczasowe spotkania członków Zarządu Krajowego KTL z przedstawicielami różnych rodzajów naszego lotnictwa przyniosły wiele korzyści obu stronom. Poprzez zapoznanie się z możliwościami tak jednej jak i drugiej strony powstał realny plan współpracy na najbliższą przyszłość. Plan, który zapewni obu stronom rozwój określonej twórczości.

STARANIEM Sekcji Naukowej Klubu Twórców Lotniczych odbyło się w drugiej połowie czerwca w Poznaniu interesujące sympozjum. Jego tematem była „Ocena historiografii lotniczej i stanu badań dziejów lotnictwa polskiego". Referat pod takim tytułem wygłosił przewodniczący Sekcji ppłk dr Izydor Koliński.

Podjęcie się oceny historiografii lotniczej należy do przedsięwzięć trudnych, jeśli nie bardzo trudnych. Zapoznanie się bowiem z wszystkimi pracami, które ukazały się w Polsce, jest bardzo czasochłonne, a często nawet nieosiągalne. Brak ponadto indeksu książek lotniczych, wydanych w naszym kraju za okres co najmniej siedemdziesięciu lat, utrudnia jeszcze bardziej podjęcie rzetelnego opracowania tego zagadnienia. Stąd też osoby, które od niedawna interesują się sprawami lotnictwa i przystępują do opracowań na ten temat napotykają na poważne przeszkody w dotarciu do materiałów źródłowych.

Poznańskie sympozjum twórców lotniczych miało na celu zaktywizowanie członków sekcji naukowej poprzez szeroko podjętą dyskusję nad referatem, jak również omówienie włączenia się twórców lotniczych do obchodów 30 rocznicy powstania ludowego Lotnictwa Polskiego.

Sympozjum przewodniczył wiceprezes Zarządu Krajowego KTL red. Władysław Kisielewski. W obradach uczestniczył szef Zarządu Politycznego Wojsk Lotniczych płk mgr Ludwik Sobieraj. W swym rzeczowym wystąpieniu stwierdził on, że Dowództwo Wojsk Lotniczych zawsze darzyło sympatią twórców lotniczych, przywiązuje i nadal będzie przywiązywać duże znaczenie do twórczości lotniczej, będzie ją popierać, a twórcom postara się wyjść naprzeciw w ich ambitnych zamierzeniach popularyzowania lotnictwa wojskowego. Podkreślił ponadto, iż dowództwo uważa twórczość lotniczą za istotny czynnik pracy wychowawczej kształtujący patriotyczne i obywatelskie postawy żołnierzy w stalowych mundurach.

Referat wygłoszony na sympozjum składał się z dwóch zasadniczych części: oceny historiografii lotniczej oraz stanu badań nad dziejami lotnictwa polskiego.

W pierwszej części autor referatu scharakteryzował cztery okresy, jakie — jego zdaniem — występują w historiografii lotniczej: pierwszy — do 1939 r., drugi — lata wojny, trzeci — od 1945 do 1959, czwarty — 1960—1970. Oczywiście, najbardziej owocny w publikacje jest okres ostatni.

W drugiej części referatu, autor przedstawił stan badań nad dziejami lotnictwa polskiego. Poinformował on, że Wydawnictwo MON przy-

gotowuje monografię czterech autorów pt. „Lotnictwo polskie w latach międzywojennych". Zasygnalizował ponadto tematy prac, nad którymi pracują członkowie Sekcji Naukowej Klubu Twórców Lotniczych. Dotyczą one: historii lotnictwa polskiego; monografii samolotów, na których walczyli Polacy; wojny w powietrzu; monografii polskich samolotów wojskowych, a także ruchu lotniczego na terenie Królestwa Polskiego w latach 1909—1914.

W dyskusji nad referatem zabierało głos kilkunastu uczestników sympozjum. W sposób rzeczowy, a często nawet bardzo wnikliwy przedstawili oni własny punkt widzenia na temat, z którym zapoznał ich autor referatu. Rzeczowa argumentacja, konkretna polemika z treścią referatu, a nade wszystko szereg uzupełniających stwierdzeń podniosły rangę dyskusji w czasie trwania sympozjum.

Na marginesie poznańskiego spotkania twórców lotniczych poświęconego ocenie historiografii należy pozytywnie ocenić inicjatywę Sekcji Naukowej KTL w tym zakresie. Przy czym uważam, iż referent przedstawił nie ocenę lecz próbę oceny historiografii lotniczej. Ocenić bowiem kilkaset książek i artykułów w czasopismach lub periodykach lotniczych, które ukazały się w naszym stuleciu w Polsce jest na pewno zagadnieniem złożonym, pracochłonnym i wymagającym co najmniej kilku lat pracy.

Jak do tej pory, nie ma centralnej komisji historycznej dla spraw lotnictwa, która by nie tylko współpracowała z ośrodkami naukowymi, ustalała zapotrzebowanie na prowadzenie prac badawczych, ale także koordynowała poczynania w tej dziedzinie i — co najważniejsze — czuwała nad przebiegiem prac oraz oceniała ich wartość pod względem merytorycznym.

Wiele problemów dotyczących historii lotnictwa i to nie tylko polskiego czeka od wielu lat na opracowanie.

Rysunek: JANUSZ GRABIAŃSKI

W drugiej połowie czerwca ojechali do Dęblina członkowie Sekcji Literackiej Klubu Twórców Lotniczych. Gościła ich Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza. Nim doszło do przedyskutowania problemów twórczych, członkowie Sekcji spotkali się z prof. dr Stanem Cullifordem, prorektorem uniwersytetu Victoria w Wellingtonie (Nowa Zelandia). Jak wiadomo, o czym już pisaliśmy, Stan Culliford, były pilot RAF-u, w nocy z 25 na 26 lipca 1944 r. w niezwykle trudnych warunkach lądował pod Tarnowem, skąd na pokładzie swej „Dakoty" wywiózł do Włoch, a następnie do Anglii części pocisku V-2. Spotkanie upłynęło w serdecznej atmosferze, przy czym prof. Culliford wyznał, iż jest wzruszony pamięcią i tak dużym zainteresowaniem w Polsce jego osobą.

Zebraniu Sekcji Literackiej przewodniczył wiceprezes Zarządu Krajowego KTL red. Władysław Kisielewski.

Na wstępie wypada zaznaczyć, że Sekcja Literacka pod względem form organizacyjnych była najmniej żywotną sekcją Klubu Twórców Lotniczych. Wybrany zarząd Sekcji — od Zjazdu Krajowego we Wrocławiu — praktycznie nie przystąpił do swej statutowej działalności. Rezygnacja Bogdana Drozdowskiego z przewodniczenia tej Sekcji wpłynęła na przyspieszenie zwołania zebrania dęblińskiego. Mimo iż sezon urlopowy wpłynął ujemnie na obecność członków Sekcji, w Dęblinie spotkanie to jednak odbyło się w wyznaczonym terminie. Przedyskutowano na nim najpilniejsze i najbardziej żywotne sprawy dla Sekcji i tym samym dla Klubu.

Wiceprezes Kisielewski w swym zagajeniu zobrazował sytuację, jaka ostatnio wytworzyła się i przedstawił zadania, jakie czekają sekcję w najbliższej przyszłości. Zaproponowany przez niego trzyosobowy zarząd w składzie: Jan Jokiel, Kazimierz Sławiński i niżej podpisany został jednogłośnie zaakceptowany przez zebranych.

O czym mówiono na zebraniu sekcji literackiej?

Poza preblemami organizacyjnymi, poruszono zagadnienia najważniejsze — warsztatowe, mówiono o potrzebie częstszych kontaktów z lotnictwem. Zasygnalizowano ważki problem recenzowania książek lotniczych. Zwrócono uwagę na szereg spraw wymagających szybkiego załatwienia, głównie nawiązania współpracy z wydawnictwami mającymi w swych planach publikacje książek o tematyce lotniczej, zacieśnienia współpracy z Wyższą Oficerską Szkołą Lotniczą w Dęblinie oraz wprowadzenia koordynacji poczynań członków Sekcji i tym samym odciążenia od tych spraw Zarządu Krajowego.

Trzy dni po tym spotkaniu odbyło się w Warszawie pierwsze zebranie Zarządu Sekcji Literackiej. Omówiono na nim przede wszystkim najbliższe zadania, związane z przygotowaniem planu pracy Sekcji do końca bieżącego roku. Postanowiono zwrócić się do wszystkich członków sekcji za pośrednictwem ankiety z pytaniami dotyczącymi ich warsztatu twórczego jak również oczekiwanej pomocy ze strony Zarządu Sekcji względnie Zarządu Krajowego. Przedyskutowano formy nawiązania współpracy z wydawnictwami warszawskimi, jak również zaakceptowano propozycje wydawnicze. Nastąpiło to po zapoznaniu się z listą zawierającą blisko sto tytułów książek, które należałoby skierować do publikacji. Listę tę przygotowano wkrótce po spotkaniu dęblińskim.

Przyjęto również propozycję spotkania Zarządu Sekcji Literackiej z młodymi twórcami-podchorążymi Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

Postanowiono także informować członków Sekcji Literackiej w formie komunikatów o pracach zarządu, zamierzeniach, spotkaniach, książkach będących w opracowaniu przez członków sekcji jak również o tytułach, które zostały opublikowane w ostatnim czasie.

KOŃCZĄC te nieco refleksyjne omówienie ostatnich poczynań twórców lotniczych, można śmiało stwierdzić, iż Klub uczynił w ostatnim okresie widoczny krok naprzód w dziedzinie której patronuje. Nawiązując do wstępu zbliżył on kabinę pilota do warsztatu twórcy lotniczego.

Zmiany w Zarządzie Krajowym, postulowane przeze mnie w ostatniej publikacji na ten temat, pozwolą Klubowi — moim zdaniem — na dalszy krok, a następnie marsz do przodu. Na ten oczekiwany marsz Klubu Twórców Lotniczych czeka nie tylko lotnictwo, ale społeczeństwo.

TADEUSZ MALINOWSKI

25 LAT PRZEMYSŁU LOTNICZEGO PRL

WSK MIELEC

W roku bieżącym polski przemysł lotniczy obchodzi jubileusz 25-lecia swego rozwoju w Polsce Ludowej. Z tej okazji zwróciliśmy się do kluczowych zakładów naszego przemysłu lotniczego z pytaniami dotyczącymi ich problemów — obecnych i perspektywicznych.
W cyklu wypowiedzi na naszą ankietę jubileuszową — dziś: Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „Delta-Mielec". (red.)

Dyrektor Naczelny WSK „Delta-Mielec" mgr Tadeusz Ryczaj.

WSK DELTA — MIELEC

Mgr TADEUSZ RYCZAJ
Dyrektor Naczelny

Jakie są ważniejsze daty lub wydarzenia związane z powstaniem i rozwojem Waszego Zakładu oraz Jego osiągnięcia i wkład w rozwój przemysłu lotniczego PRL?

Początki naszego przedsiębiorstwa sięgają drugiej połowy lat 30-tych, kiedy to w ramach budowy tzw. Centralnego Okręgu Przemysłowego przewidziano w Mielcu wytwórnię płatowców. Już w 1938 r. zakład rozpoczyna działalność produkcyjną. Jego pierwszy etap dziejów lotniczych to nowoczesna na owe czasy konstrukcja dwusilnikowego samolotu bombowca PZL-37 „Łoś". Dalszy rozwój tej produkcji przerwany został wybuchem II wojny światowej.

W okresie powojennym swoją obecność w przemyśle lotniczym dokumentuje Zakład produkcją samolotu PZL S-1, samolotu szkolno-treningowego „Szpak" konstrukcji T. Sołtyka i CSS-13.

Jednakże o produkcji lotniczej w pełnym wymiarze mówić możemy dopiero po roku 1951. W okresie tym podjęliśmy produkcję licencyjnych samolotów odrzutowych, a także uruchomiliśmy seryjną produkcję samolotu szkolno-treningowego TS-8 „Bies" konstrukcji T. Sołtyka. Momentem szczególnie ważnym w rozwoju przedsiębiorstwa było podjęcie w oparciu o radziecką licencję produkcji wielozadaniowego samolotu An-2 otwierającego przed nami szeroką perspektywę eksportu i stanowiącego do dziś jego podstawę.

Jednak lata 50-te to nie tylko produkcja lotnicza, to także produkcja (zaniechanego później) małolitrażowego samochodu Mr-300 „Mikrus", oraz pierwsza w kraju produkcja domowych szafek chłodniczych. Dysponując pewnym doświadczeniem w zakresie chłodnictwa uruchomiliśmy w roku 1962 kontynuowaną do dziś produkcję samochodów chłodni.

Jednym z cenniejszych osiągnięć naszej Wytwórni było uruchomienie produkcji nowoczesnego odrzutowego samolotu szkolno-treningowego TS-11 „Iskra" mającego obecnie za sobą kilka rekordów międzynarodowych.

W roku 1966 podjęliśmy produkcję innych asortymentów, pozwalającą na pełniejsze wykorzystanie potencjału produkcyjnego przedsiębiorstwa oraz jego rozwój. Była to aparatura wtryskowa i silniki wysokoprężne oparte na licencji angielskiej firmy Leyland.

Z czasem na liście naszych wyrobów znalazły się również wozy telewizyjne.

Doświadczenie minionych lat dowiodło raz jeszcze, że przedsiębiorstwo o takich tradycjach jak mielecka WSK, takim potencjale produkcyjnym i wysoko wyspecjalizowanej kadrze technicznej potrafi radzić sobie nieźle również z produkcją odbiegającą nieco od jego profilu.

Jakie są osiągnięcia eksportowe Waszego Zakładu (również w skali krajowej?)

W tej sferze działalności istotnie możemy mówić o poważnych osiągnięciach. W zakresie wartości eksportu zajmujemy pierwsze miejsce w województwie, oraz zaliczamy się do grona głównych eksporterów w skali kraju. Nasza produkcja eksportowa przysparza rocznie krajowi ponad 200 mln zł dewizowych. Z roku na rok coraz wyraźniej zaznacza się trend do jej rozwijania, wzrasta wydatnie eksport na rynki wolnodewizowe. Ewidentnym osiągnięciem naszej Wytwórni było zakwalifikowanie jej do I grupy przedsiębiorstw specjalizujących się w produkcji eksportowej. Dominantę naszego eksportu stanowią wyroby lotnicze.

W ubiegłym roku sięgały one 97 procent jego ogólnej wartości. Miarą wysokiej jakości produkowanych przez nas samolotów wielozadaniowych An-2 jest fakt, iż od roku 1960 eksportujemy je do ZSRR oraz NRD, Bułgarii, Rumunii, Węgier, Czechosłowacji, Jugosławii, Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej i innych krajów. Ponadto w ramach umowy zawartej za pośrednictwem PHZ „Pezetel" uczestniczymy w wykonywaniu usług agrolotniczych w Egipcie i Sudanie.

Notuje się również duże zainteresowanie naszymi wozami telewizyjnymi produkowanymi ostatnio także dla potrzeb telewizji kolorowej. Zakupują je od nas takie kraje, jak: Rumunia, Czechosłowacja i Bułgaria; jeden z tych wozów pracuje także dla telewizji wietnamskiej.

Jakie formy racjonalizatorskiego DO-RO, zobowiązań socjalistycznych, samokontroli jakości itp. są rozwijane wśród załogi Waszego Zakładu, z podkreśleniem Waszej roli pionierskiej i osiągnięć w skali krajowej?

Rozwój racjonalizacji i wynalazczości pracowniczej to nie tylko ważne ogniwo postępu technicznego, ale również jeden z podstawowych czynników gwarantujących w warunkach naszego przedsiębiorstwa realizację zadań społeczno-ekonomicznych bieżącego roku, tak jak w latach poprzednich. Dlatego też poszerzając i nowelizując formy współzawodnictwa wytwarzać będziemy ze wszech miar sprzyjający klimat wszelkim inicjatywom załogi zmierzającym do wyzwalania rezerw wydajności pracy oraz uaktywniania środowiska technicznego w działalności wynalazczej.

Racjonalizacja ma u nas dobre tradycje. Szczególnie duże efekty uzyskaliśmy tą drogą w roku ubiegłym. Spośród 2781 zgłoszonych projektów 1734 znalazło zastosowanie w produkcji przynosząc oszczędności rzędu 14 mln zł.

Na gruncie powszechnej aktywności i wysokiego zaangażowania załogi zrodziła się w przedsiębiorstwie jedna z najcenniejszych inicjatyw — konkurs „Robotnicza Decyzja". Ta nowatorska i twórcza koncepcja obniżenia pracochłonności o 6 procent przyniosła już w efekcie 3132 projekty racjonalizatorskie, dzięki którym uzyskaliśmy obniżenie pracochłonności o ponad 1 mln roboczogodzin. Wytwórnia zyskała dzięki temu 16 mln zł, a robotnicy — autorzy projektów racjonalizatorskich nagrody na łączną kwotę ponad 2 mln zł. Zainicjowana przez robotników akcja objęła dziś całą załogę. Tajemnica ogromnej popularności, jaką zdobyła sobie „Robotnicza decyzja" tkwi głównie w rekordowo szybkim wprowadzaniu projektów do produkcji. Najczęściej czas od momentu zgłoszenia wniosku racjonalizatorskiego do jego zastosowania i wypłacenia autorowi nagrody sięga zaledwie 10 dni. Kwalifikację wniosków usprawnia powołanie w przedsiębiorstwie 22 wydziałowych komisji kwalifikacyjnych oraz 92 racjonalizatorskich grup doradczych działających w wydziałowych placówkach produkcyjnych, a więc docierających bezpośrednio do stanowisk roboczych.

Samolot wielozadaniowy An-2 w wersji rolniczej.

Odrzutowy samolot szkolno-treningowy TS-11 „Iskra"

Zdjęcia: PHZ „Pezetel" (2)

Rozwijający się dynamicznie ruch racjonalizatorski winien przynieść nam jeszcze w bieżącym roku szereg nowych projektów w zakresie bardziej ekonomicznego wykorzystania surowców i materiałów oraz środków produkcji, a także rozwiązań nowych z punktu widzenia technicznego i organizacyjnego, dając możliwość szerszego uzyskiwania patentów.

W upowszechnianiu ruchu racjonalizatorskiego oraz postępu technicznego ważną funkcję spełnia współzawodnictwo pracy, w zakresie którego trzykrotnie już przedsiębiorstwo nasze zdobyło Sztandar Przechodni Rady Ministrów i CRZZ. Imponująco prezentuje się Czyn Zjazdowy załogi, który przyniósł ponad 40 mln zł. Załogi wielu wydziałów produkcyjnych i pomocniczych zadokumentowały swoją gospodarską postawę dodatkową pracą przeznaczając uzyskany stąd fundusz 126 tys. zł na cele społeczne i poprawę warunków socjalnych. Z funduszu tego około 12 tys. zł przekazała nasza załoga na konto odbudowy Zamku Królewskiego w Warszawie. Ponadto „Niedziela Czynu ZMS" przyniosła także poważne efekty.

Godną odpowiedzią załogi na apel KC partii w sprawie podjęcia dodatkowej produkcji było zadeklarowanie, ponad roczne zadania planowe, produkcji wartości 40,3 mln zł.

Od szeregu lat kontynuowane są w naszej Wytwórni prace zmierzające do wdrożenia kompleksowego systemu sterowania jakością. Aktywność i ofensywność systemu „bezdefektowej pracy" polega na odrzuceniu takich form działania, które polegają tylko na obronie przed produkcją złej jakości i przejściu do badania przyczyn powstawania błędów i skutecznej ich likwidacji zanim jeszcze ujawnią się one w postaci produkcji wadliwej.

Szczególnym rodzajem współzawodnictwa w tym zakresie jest współzawodnictwo o tytuł BPS „Wysokiej jakości produkcji" będące wyznacznikiem kształtowania kolektywnej odpowiedzialności za pracę. Uzyskane przez przedsiębiorstwo efekty w zakresie systemu sterowania jakością zostały wysoko ocenione w I i II konkursie „Dobrej Roboty" organizowanym przez Centralny Urząd Jakości i Miar, Redakcję „Trybuny Ludu" i Telewizję, w których zdobyliśmy kolejno I i II miejsce w skali krajowej.

Jakie są osiągnięcia Waszego Zakładu w dziedzinie socjalno-rekreacyjnej?

Do roku 1970 dysponowaliśmy minimalną i niewspółmierną do potrzeb wielotysięcznej załogi bazą wypoczynkową. Stanowił ją ośrodek wczasowo-leczniczy w Krynicy o niewielkiej liczbie miejsc. Obecnie staramy się sukcesywnie odrabiać zaległości powstałe w tym zakresie na skutek ograniczeń inwestycyjnych, budując dwa ośrodki wypoczynku po pracy w pobliskiej Woli Zdakowskiej nad Wisłą oraz w Rzemieniu. Ponadto budujemy obiekt sanatoryjno-wypoczynkowy w Krynicy oraz partycypujemy w budowie takiego samego obiektu ZPLiS w Kołobrzegu. W okresie tegorocznego sezonu letniego ponad 3 tysiące naszych pracowników będzie mogło korzystać z wypoczynku w wynajętych ośrodkach wczasowych w Kołobrzegu, Ustce, Szczyrku, Wiśle i Solinie. Kładziemy duży nacisk na działalność rekreacyjną organizując wycieczki turystyczno-krajoznawcze dla członków naszej załogi oraz ich rodzin.

Znane w kraju są osiągnięcia nasze w dziedzinie upowszechnienia kultury, jak też sportu wyczynowego i masowego.

Podjęliśmy szereg poczynań zmierzających do poprawy warunków socjalno-bytowych załogi — między innymi przez rozszerzenie bazy posiłków regeneracyjnych.

Jak przedstawiają się sprawy szkolenia oraz możliwości podnoszenia kwalifikacji zawodowych pracowników?

Szybkie tempo rozwoju naszego przemysłu, a także dokonujący się postęp w zakresie doskonalenia metod organizacji i zarządzania sprawiły, że wzrosło wydatnie zapotrzebowanie na wysoko specjalizowaną kadrę techniczną i ekonomiczną. Program szkolenia i doskonalenia zawodowego załogi realizujemy więc za pomocą różnych form odpowiadających jak najpełniej potrzebom przedsiębiorstwa. Aktualnie na wyższych uczelniach technicznych, ekonomicznych i innych kontynuuje studia 320 pracowników. Stosownie do potrzeb kadrowych specjalizację w zakresie budowy silników i technologii ogólnej zdobywa w ramach mieleckiego Punktu Konsultacyjnego Politechniki Krakowskiej 250 pracowników. Utworzyliśmy w ramacha Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej specjalność budowy płatowców. Niezależnie od tego od października br. planujemy rozpoczęcie kursu magisterskiego dla inżynierów mechaników, o specjalności budowa płatowców. Ponadto trzydziestu naszych pracowników kontynuuje studia ekonomiczne w Punkcie Konsultacyjnym lubelskiego UMCS działającym w Tarnobrzegu. Ostatnio w porozumieniu ze Szkołą Główną Planowania i Statystyki w Warszawie zorganizowaliśmy również podyplomowe Studium Ekonomiki dla inżynierów.

W naszych planach szkoleniowych przewidujemy także przygotowywanie kadry ze średnim wykształceniem technicznym. W tym celu z nowym rokiem szkolnym reaktywowana zostanie w mieleckim Technikum Mechanicznym, specjalizacja budowy płatowców.

Niezależnie od tego kierujemy pracowników określonych grup zawodowych na kursy specjalistyczne organizowane przez TNOiK, SIMP, PTE, a także wewnętrzne szkolenia zakładowe. Od szeregu lat z powodzeniem kontynuujemy program szkolenia w zakresie średniego wykształcenia technicznego i ekonomicznego. Z tej formy zdobywania kwalifikacji korzysta łącznie rocznie około 600 pracowników przedsiębiorstwa. Ponadto szansę zdobycia zawodu dla młodych pracowników posiadających wykształcenie podstawowe stwarza Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Pracujących oraz Szkoła Przyzakładowa kształcące równocześnie 2000 uczniów.

Jakie są w ogólnym zarysie problemy i perspektywy rozwojowe Waszego Zakładu?

Z jasno sprecyzowanym programem rozwoju wkraczamy w drugie ćwierćwiecze polskiego przemysłu lotniczego. W zakresie uzyskanej przez Polskę w ramach RWPG specjalizacji w dziedzinie produkcji samolotów rolniczych, istnieją już sprecyzowane plany rozwijania tej produkcji w naszej Wytwórni. Wyłania się jednak szereg problemów, z których najpoważniejszy to konieczność dalszego rozwoju zaplecza konstrukcyjno-badawczego, zarówno w sensie kadrowym jak też i wyposażenia.

Niezależnie od produkcji lotniczej zamierzamy w dalszym ciągu rozwijać specjalizację w zakresie silników wysokoprężnych, aparatury wtryskowej i pojazdów specjalnych. Wytwórnia nasza znajduje się ciągle w okresie intensywnego procesu rekonstrukcji techniczno-organizacyjnej. Czynnikiem, który decydować będzie o prowadzeniu kompleksowych zamierzeń modernizacyjnych, a zatem i rozwojowych, mających również wpływ na realizację bieżących zadań, jest sprawność procesu inwestowania. Sprawność ta, to terminowość i kompleksowość w realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych.

Spośród zagadnień organizacyjno-technicznych, poza wciąż aktualnym zagadnieniem kompleksowego sterowania jakością (pracy i produkcji) w najbliższym czasie jednym z ważniejszych zadań będzie przygotowanie przedsiębiorstwa do pełniejszego wykorzystania w zarządzaniu systemów elektronicznej techniki obliczeniowej. Program w tej mierze jest już sprecyzowany, obejmował on będzie etapy: opracowanie dokumentacji technicznej, elektronicznego przetwarzania danych (EPD), organizacji ośrodka EPD oraz organizacyjnego przygotowania przedsiębiorstwa do EPD.

W nowe 25-lecie pracy przemysłu lotniczego wkraczamy z jednoznacznym programem rozwojowym, poszerzonym o program zabezpieczający sposoby realizacji tego pierwszego.

Konflikt czarterowy zaostrza się

Ofensywa towarzystw przewozów regularnych zmierzająca do złagodzenia konkurencji przewoźników czarterowych, o której pisaliśmy ostatnio, w artykule „Ekonomiczne problemy transportu lotniczego", nie słabnie. W ubiegłym miesiącu odbyło się specjalne posiedzenie Europejskiej Komisji Lotnictwa Cywilnego CEAC-ECAC, na którym zostało uzgodnione wspólne stanowisko krajów zachodnioeuropejskich w sprawie lotów nieregularnych, a w szczególności ustosunkowanie się do polityki Stanów Zjednoczonych w tej kwestii, godzącej w interesy towarzystw europejskich. Komisja zamierza pertraktować z władzami lotniczymi USA celem złagodzenia konfliktu. Jak dotąd jednak, strona amerykańska uchyla się od rozmów z przedstawicielstwem europejskim i chce układać się z każdym partnerem osobno. Równocześnie, dla wywarcia presji w kierunku liberalizacji amerykańskich przewozów nieregularnych do Europy, Civil Aeronautics Board nie zezwolił ostatnio „Sabenie" na wykonanie 13 lotów specjalnych do Stanów Zjednoczonych.

Z frontu taryfowego jest do zanotowania charakterystyczna rezolucja komitetu wykonawczego IATA. Przypominając o konieczności przestrzegania przez członków zrzeszenia wspólnie uzgadnianych taryf, komitet zwraca jednocześnie uwagę na specyficzne właściwości poszczególnych rynków przewozowych świata i zaleca większą elastyczność w ustalaniu i stosowaniu taryf lotniczych. Przed najbliższą, światową konferencją taryfową IATA, mającą się odbyć we wrześniu, w Torremolinos, postawione zostało zadanie opracowania taryf i warunków przewozowych „bardziej odpowiadających potrzebom masowym i pozwalających towarzystwom przewozów regularnych podejmowanie skuteczniejszej walki konkurencyjnej z towarzystwami czarterowymi". Komentując te wytyczne, prasa zachodnia przewiduje zasadnicze zmiany w polityce taryfowej towarzystw IATA.

Z innych przejawów walki wymienić należy zapowiedź dwóch czołowych towarzystw amerykańskich, Pan American i T W A, uruchomienia na szeroką skalę lotów czarterowych przez Atlantyk, Pacyfik i do Ameryki Łacińskiej. Pan Am przeznacza na ten cel 10 swoich samolotów B-707, a T W A na razie 8, w tym 1 „jumbo", a od stycznia — 13. Projektowane opłaty są niższe od analogicznych, pobieranych dotychczas przez przewoźników czarterowych.

J. Os.

vršac'72

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

● EKIPA brytyjska zrezygnowała z użycia szybowca „Sigma" podczas tegorocznych mistrzostw świata we Vrsac. Zamiast na „Sigmie", admirał N. C. Goodhart — inicjator i główna „sprężyna" akcji pn. „Operation Sigma" — startuje na szybowcu „Kestrel-19", podobnie jak Gerge Burton.

Desperacka decyzja była konieczna wobec niezadowalających właściwości prototypu, zwłaszcza przy większych prędkościach lotu. W ciągu 1/2 roku prób „Sigma" wylatała 42 godziny. Początkowo dużo kłopotu sprawiała skłonność ogona do drgań typu flatter. Zaopatrzono więc ster wysokości w ciężarek wyważający, a w napędzie steru kierunku wprowadzono specjalny tłumik hydrauliczny. Zmiany te pozwoliły na stopniowe podwyższenie prędkość lotu w próbach do 230 km/h. Nie udało się natomiast opanować drgań rezonansowych klap skrzydłowych, powodujących nie spotykane efekty akustyczne.

Jednak przysłowiowym „gwoździem do trumny" było stwierdzenie zagadkowego wzrostu oporów szybowca przy dużych prędkościach. N. Goodhart oświadczył, że przy prędkości 160 km/h doskonałość szybowca zamiast wartości obliczeniowej 33 niewiele przekracza połowę tej wartości. Aerodynamicy z prof. Wortmannem (który zaprojektował profil skrzydła „Sigmy") na czele usiłują rozwikłać zagadkę spadku osiągów — jak dotąd bez skutku.

Prace nad prototypem będą prowadzone nadal i przypuszcza się, że „Sigma" będzie zdatna do startu w następnych mistrzostwach świata w Waikerie, w r. 1974.

● OPUBLIKOWANO oficjalną, lecz jeszcze niekompletną listę zgłoszeń. Ogółem do mistrzostw zgłoszono 24 ekipy aeroklubów narodowych. Do klasy standard zgłoszono 41 zawodników, do klasy otwartej — 34. Lista nie zawiera zgłoszeń ZSRR, Pd. Afryki i Francji, natomiast figuruje na niej zgłoszenie wysepki Guernsey, którą ma reprezentować Anglik D. Innes.

● WŚRÓD zgłoszonych uczestników znajduje się 7 b. mistrzów świata: Szwed Per Axel Persson (nestor mistrzostw, medalista z r. 1948!), Amerykanie Moffat, Green, Smith i Johnson oraz Niemcy Reichmann i Hollighaus.

● NAJLICZNIEJ reprezentowanym szybowcem jest „Standard Cirrus" — ogółem zgłoszono 15 egzemplarzy tego typu. 90 proc. zawodników startuje na szybowcach konstrukcji NRF.

● MOZAIKA typów zawiera tym razem tylko 3 nowości: polskie „Oriony" i „Jantary" oraz włoski „Calif" A-21. Na 2 „Cobrach" startują zawodnicy NRD. „Cobry" i „Oriony" są jedynymi w tych mistrzostwach szybowcami, posiadającymi drewniane elementy nośne.

● 35 TYSIĘCY marek zachodnioniemieckich wyasygnował fundusz sportowy NRF na zakup szybowca LS-1 dla obrońcy tytułu mistrza klasy standard Helmuta Reichmanna. Od maszyn seryjnych szybowiec medalisty z Marfy różni się nowym kadłubem i odciążonym sterem wysokości. Po powrocie z Vrsac szybowiec ma być przekazany jednej ze szkół szybowcowych. **(az)**

NOWOSCI PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Francuski przemysł lotniczy w ostatnim dziesięcioleciu podwoił produkcję samolotów lekkich. Produkcja ta wzrastała następująco: w 1963 — 355 szt., 1964 r. — 435 szt., 1965 r. — 482 szt., 1966 r. — 545 szt., 1967 r. — 650 szt., 1968 r. — 668 szt., 1969 r. — 706 szt., 1970 r. — 736 szt., 1971 r. — 706 szt. Blisko połowę rocznej produkcji stanowią samoloty Reims-Cessna, koło 200 „Rallye", 100 — „Robin" (Jodel) i 20 Wassmer.

*

Amerykańska wytwórnia samolotów lekkich Cessna wyprodukowała 100 000 samolotów od chwili powstania w 1911 r. W tej liczbie znajduje się 85 061 samolotów jednosilnikowych i 14 939 dwusilnikowych. Do 1963 r. zbudowane było 50 tys. samolotów, zaś pozostałe 50 tys. w ciągu ostatnich 10 lat.

Najwięcej zbudowano samolotów Cessna-172, gdyż 19 000, następnie 16 700 szt. Cessna-150 i 12 000 Cessna-182. Samolotów wojskowych wyprodukowano 11 899 szt., w tym 1204 treningowe odrzutowe Cessna T-37 i 399 szturmowych A-37. Produkcja roczna w 1971 r. wyniosła 3859 sztuk. Wytwórnia przewiduje osiągnięcie w 1976 r. produkcję 10 000 sztuk rocznie, w tym 110 samolotów dwusilnikowych.

*

W kwietniu br. włoska wytwórnia Agusta zbudowała swój dwutysięczny śmigłowiec licencyjny Bell. Został on dostarczony Jugosławii. Wytwórnia Agusta jest czwartą co do wielkości wytwórnią śmigłowców w Europie, po francuskiej Sud-Aviation, polskiej WSK-Świdnik i angielskiej Westland.

*

Amerykańska wytwórnia Hughes otrzymała od lotnictwa wojskowego USA zamówienie na zabudowę silnika Wankel Curtiss-Wright RC 2-20 o mocy 150—200 KM na śmigłowcu TH-55A.

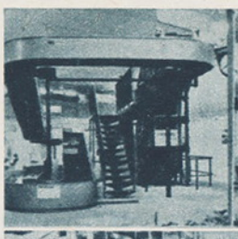
*

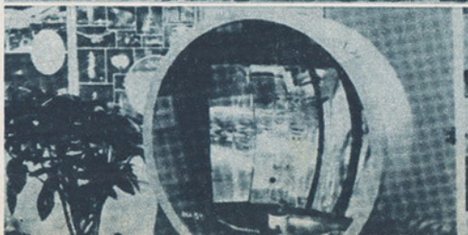
W 1971 r. w krajach zachodnich wyprodukowano 8 798 samolotów lekkich, z czego 7479 w USA, zaś 1219 w pozostałych krajach.

(ag)

MIĘDZYNARODOWY SALON LOTNISKOWY W GENEWIE

W dniach 19—23.VI. 1972 r. odbyła się w Genewie (Szwajcaria) międzynarodowa wystawa poświęcona sprawom konstrukcji i wyposażenia portów lotniczych. Oto kilka ciekawszych fragmentów tej wystawy. U góry od lewej: Urządzenie do transportu bagaży pasażerów. Elektroniczny zespół przetwarzania danych. Samobieżny autobus z ruchomymi schodami dla pasażerów. U dołu: Urządzenia oświetleniowe lotnisk (z lewej — reflektor rtęciowy i jodowy o mocy 1000 W).





TRANSPORT LOTNICZY

▲ W końcowym roku obecnej 5-latki „Aeroflot" zamierza przewieźć 117 mln pasażerów. W 1971 r. przewiózł 78 mln.

☆

▲ Federalny zarząd lotnictwa USA przewiduje, że w ciągu najbliższych 10 lat ilość samolotów użytku własnego zwiększy się w Stanach Zjednoczonych ze 131 tysięcy do 212 tysięcy, a liczba godzin lotu tych samolotów wzrośnie z 26,5 mln do 46,2 mln.

☆

▲ Ostatnie prognozy władz lotnictwa cywilnego USA określają przeciętny wzrost przewozów lotniczych Stanów Zjednoczonych w okresie do roku 1982 na ok. 11% rocznie, w tym o ok. 12% rocznie mają wzrastać przewozy międzynarodowe.

☆

▲ Na jesieni ma być otwarty pierwszy w Kanadzie port lotniczy dla samolotów krótkiego startu „STOL-port". Znajduje się on w odległości 2 km od centrum Montrealu. Będzie użytkowany przez towarzystwo „Air Canada" dla zapewnienia połączenia samolotem „Twin Otter" Montrealu z Ottawą.

☆

▲ Ofiarami piractwa powietrznego stało się w ostatnich latach około 15 tysięcy pasażerów i 1,5 tysiąca członków załogi, przy czym ok. 400 pasażerów i 50 członków personelu straciło życie. Wypłacony porywaczom okup ocenia się na około 100 mln dolarów.

☆

▲ Zdaniem Międzynarodowej Federacji Związków Pilotów Komunikacyjnych IFALPA między rokiem 1968 i 1971 na świecie wydarzyły się 233 wypadki porwania samolotów, z czego 176 było udanych.

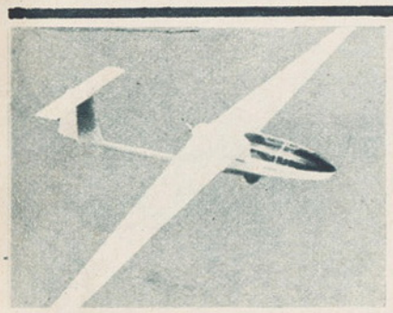
J. Os.

RAKIETA PO ŚWIECIE

JESZCZE RAZ IŁ-86

Oto kolejne zdjęcie makiety najnowszego radzieckiego aerobusu Il-86 pokazanego niedawno na wystawie w Moskwie. Prototyp tego samolotu ma latać w 1975 r. Ma on przewozić w 3 kabinach 104 + 132 + 144 pasażerów (łącznie — 380).

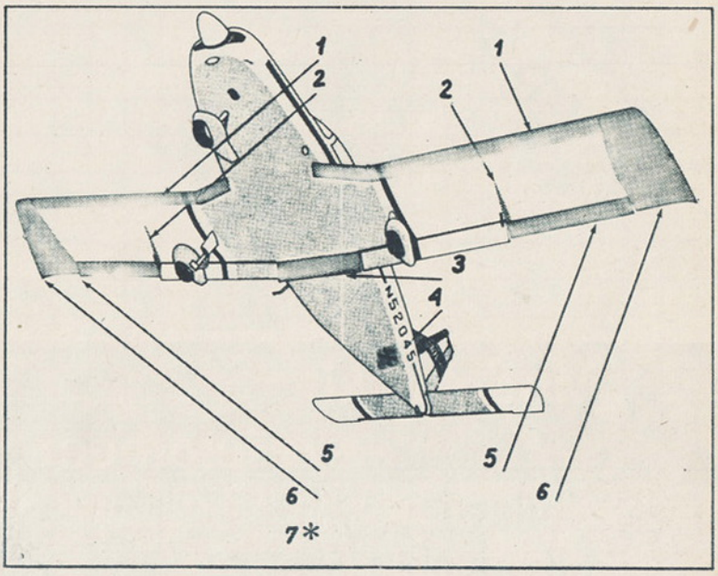
Rozpiętość — 48,33 m, długość — 58,5 m, wysokość — 15,7 m, pow. nośna — 320 m², średnica kadłuba — 6,08 m. Ciężar całkowity — 188 ton. Ciężar handlowy — 40 ton. Prędkość przelotowa na wysokości 10 000 m — 950 km/h. Zasięg z ładunkiem 40 ton — 2 320 km, zasięg z ładunkiem 20 ton — 3 250 km. Cztery silniki D-30K o ciągu 13 000 kG.



POLSKI MOTOSZYBOWIEC SZD-45

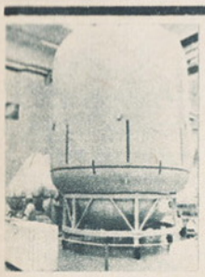
Na tegorocznym międzynarodowym salonie lotniczym i astronautycznym w Hanowerze w NRF można było obejrzeć polski szybowiec wyczynowy SZD-35 „Cobra-15" oraz model nowego motoszybowca SZD-45. Jest to motoszybowiec dwumiejscowy (miejsca obok siebie) z silnikiem VW — Stamo o mocy 45 KM, ze stałym śmigłem pchającym. Warto dodać, że oferowany w Hanowerze w cenie 6 500 dol. najnowszy rumuński metalowy szybowiec wyczynowy IS-29D był wyposażony w polskie przyrządy pokładowe PZL.

JAK SIĘ ULEPSZA SAMOLOTY?



Istnieje wytwórnia (Robertson), która zajmuje się... ulepszaniem 25 typów seryjnych samolotów sportowo-turystycznych jedno- i dwusilnikowych Cessna i Piper. Po prostu przekształca je w samoloty krótkiego startu i lądowania. Długość startu na wysokość 15 m zmniejsza się przeciętnie o 200 — 280 m, prędkość oderwania o 50 — 60 km/h, prędkość lądowania — o 35 — 65 km/h, długość lądowania znad 15 m o 160 — 240 m. Nieraz uzyskuje się „przy okazji" przyrost prędkości przelotowej o 10 km/h, pułapu — o 200 m, a w pojedynczych przypadkach — nawet ciężaru użytecznego o 50—90 kg. Ciężar łączny wszystkich poprawek wynosi ok. 10 kg. I to jest jedyną ujemną stroną zabiegu. Poprawianie 1 samolotu trwa wraz z lotami sprawdzającymi ok. 10 dni roboczych i kosztuje od 3 500 do 6 500 dol.

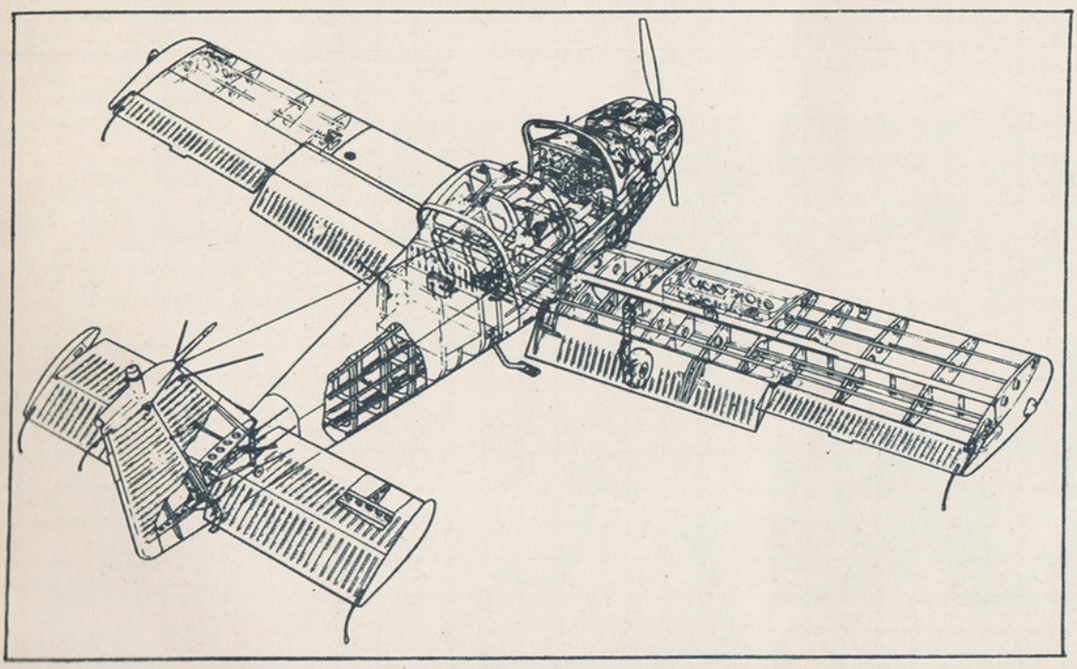
Na zdjęciu: Start samolotu Piper „Cherokee" ulepszonego w zakładach Robertsona. Na rysunku — części tego samolotu, które uległy zmianie: 1 — nowy kształt noska profilu, 2 — kierownice strug na górnej części płata, 3 — dodana klapa podkadłubowa, 4 — powiększony statecznik pionowy, 5 — równocześnie wychylane lotki, 6 — zmienione końcówki skrzydeł, 7 — automatyczne wyważenie steru wysokości sprzężone z wychyleniem klap do lądowania.



PRZYGOTOWANIA

W zakładach North American — Rockwell w Downey rozpoczęto już wstępne przystosowywanie członów sterowniczych i służbowych statków „Apollo" do połączeń z radzieckimi statkami kosmicznymi „Sojuz" i „Salut" podczas wspólnej wyprawy załogowej przewidywanej na rok 1975—1976. Pisaliśmy o tym w „SP" nr 26/1972. Są to statki przygotowywane poprzednio do wypraw „Apollo-18 i 19".

Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Aviasport", „Aerokurier"



SAMOLOT TURYSTYCZNY

Przekrój perspektywiczny przedstawia japoński 4-miejscowy samolot turystyczny Fuji FA-200-180 „Aero Subaru". Silnik Lycoming IO-360-B1B o mocy 180 KM. Konstrukcja metalowa. Samolot dopuszczony do akrobacji (+6 i —3 g). Jest też wersja z silnikiem o mocy 160 KM.

Rozpiętość — 9,42 m, długość — 7,98 m, wysokość — 2,59 m, pow. nośna — 14,0 m². Ciężar własny — 650 kg, ciężar całkowity max. — 1 150 kg. Prędkość max. — 237 km/h, przelotowa — 206 km/h, lądowania — 87 km/h, wznoszenie — 4,85 m/s. Pułap — 5 856 m, zasięg — 1 400 km (na wys. 2 300 m). Rozbieg — 186 m, dobieg — 116 m. Samolot wyróżnia się korzystnym stosunkiem ciężaru użytecznego do ciężaru całkowitego (43%), w tym ładunku płatnego (24%).

Modelarski sześciomecz

Bułgaria • CSRS • Polska • Rumunia • Węgry • ZSRR

W malowniczo położonym Pescu na południu Węgier odbyły się w dniach 24, 25 i 26 czerwca zawody modeli na uwięzi i akrobacji RC państw obozu socjalistycznego. W zawodach wzięły udział następujące ekipy: Bułgarii, Czechosłowacji, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR. Zawody przeprowadzono w następujących konkurencjach: prędkość, wyścig zespołowy, akrobacja na uwięzi i akrobacja RC. W każdej konkurencji startowało dwóch zawodników z każdej ekipy.

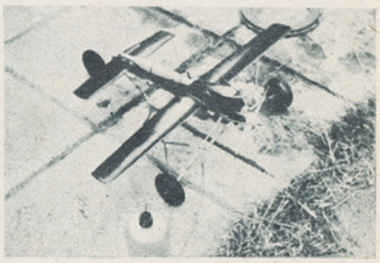
Ze względu na bliski termin Mistrzostw Świata Modeli na Uwięzi w Helsinkach, większość drużyn narodowych startujących w zawodach potraktowała je jako ostateczny sprawdzian stopnia przygotowania do Mistrzostw Swiata. Konsekwencją tego był bardzo wysoki poziom zawodów, o czym świadczą wyniki, oraz nazwiska startujących zawodników.

Konkurencje uwięziowe przeprowadzono w mieście na świetnie utrzymanym i wyposażonym torze (świetlny wskaźnik przebytego dystansu w wyścigu!). Obiekt ten ma dwa wyasfaltowane kręgi z trybunami oraz dodatkowo tor dla modeli samochodów. Konkurencję akrobacji RC przeprowadzono na lotnisku sportowym kilka kilometrów od miasta.

Oto krótka charakterystyka poszczególnych konkurencji. **Szybkość F 2A** rozegrano w dniach 24 i 25 czerwca. Wszystkie modele latały z rurami rezonansowymi. Mimo kłopotów, jakie sprawiają rury rezonansowe starty przebiegały sprawnie, co świadczy dobrze o doświadczeniu zawodniczym. Wysoki poziom wiedzy i umiejętności reprezentowali szczególnie zawodnicy radzieccy i węgierscy. Zarówno jedni, jak i drudzy startowali na silnikach własnej konstrukcji, a osiągnięte prędkości wróżą im sukcesy na Mistrzostwach Świata. Zwracał uwagę swym nieortodoksyjnym i ciekawym aerodynamicznie układem model zdobywcy drugiego miejsca, zawodnika radzieckiego Żitkowa. Stawka zawodników, zajmujących od 6 do 12 miejsca była bardzo wyrównana, a różnica prędkości między tymi pozycjami, wynosząca 16,5 km/h, minimalna.

Akrobacja F 2B. W tej konkurencji czołówkę stanowili zawodnicy CSRS i Węgier, przy czym wyraźnie górował nad rywalami czystością i elegancja wykonania figur Iwan Čani z CSRS. Polacy Kraszewski i Ostrowski wypadli na tle innych zawodników raczej dobrze. W tej konkurencji ciekawostką były silniki zawodników radzieckich o pojemności 7,5 cm³, w związku z czym również modele radzieckie były nieco większe od pozostałych. Interesujący był również pomysł Węgra dr. Egervari, który ma model, składany do transportu w sposób bardzo prosty i dowcipny. Słabiej stosunkowo prezentowali się zawodnicy bułgarscy i rumuńscy. Akrobację rozegrano w dniach 24 i 25 czerwca.

Wyścig Zespołowy F2C. Poziom tej kategorii był bardzo wyrównany i wysoki. Aż dziewięć zespołów wyścigowych uzyskało czasy poniżej pięciu minut. Najwyższe umiejętności pokazali tu zawodnicy radzieccy. Zwracały uwagę doskonale zgranie zespołów oraz błyskawiczna obsługa modeli przez mechaników. Czas jednego okrążenia, w którym obsługiwany był silnik wynosił u czołowych zespołów od 8 do 11 s. Ciężar modelu gotowego do lotu radzieckiego zespołu, zajmującego I miejsce, wynosił 430 g. Większość zespołów latała na silnikach własnej konstrukcji. Na silnikach Super Tigre latali jedynie Polacy i Bułgarzy. Inne nowinki techniczne — to działająca amortyzacja podwozia, zmniejszona średnica przeciwtłoka w celu bardziej precyzyjnego regulowania stopnia sprężania, ustalona sygnalizacja między pilotem i mechanikiem. Na tle pozostałych słabiej prezentowali się zawodnicy rumuńscy. Tę konkurencję również rozegrano w dniach 24 i 25 czerwca.



Szybki model Burcewa (ZSRR), który zajął pierwsze miejsce.
Wszystkie zdjęcia autora

Modele akrobacyjne zdalnie sterowane F 3A. Kategoria, stanowiąca przyszłość modelarstwa lotniczego. Startowało dziewięciu zawodników. Wszyscy zawodnicy startowali na aparatach proporcjonalnych. Tu wyraźnie górowali zawodnicy węgierscy, mający ogromne doświadczenie i doskonały sprzęt. Jedyny Polak Jerzy Kosiński wypadł zupełnie dobrze, zajmując IV miejsce.

Model Kosińskiego wzbudzał duże zainteresowanie laminatową konstrukcją kadłuba. Na zakończenie tej konkurencji trzej zawodnicy węgierscy dali wspaniały pokaz akrobacji zespołowej. Akrobacja RC odbyła się w dniach 24 i 26 czerwca.

F2A (2,5 cm³)

1. Sergiej Burcew (ZSRR) — 238,4 km/h; 2. Stanisław Żitkow (ZSRR) — 236,8 km/h; 3. Gyula Krizsma (Węgry) — 232,3 km/h; 5. Andrzej Rachwał (Polska) — 216,9 km/h; 12. Jerzy Zwoliński (Polska) — 190,4 km/h.

F2B

1. Iwan Cani (CSRS) — 2 120,9 pkt; 2. Reza Egervari (Węgry) — 2 108,6 pkt; 3. Józef Gabris (CSRS) — 2 096,3 pkt; 7. Stefan Kraszewski (Polska) — 1 922 pkt; 8. Jerzy Ostrowski (Polska) — 1 905,3 pkt.

Wyścig zespołowy F2C

1. Płotsin—Krasnorucki (ZSRR) — 4'43", 4'29", 8'31"; 2. Pietrow—Masłow (ZSRR) — 4.11" — 8'35"; 3. Trnka—Drażek (CSRS) — 4'38", 4'47", 36 okrążeń; 9. Jóźwiak—Salach (Polska) — 4'57", 4'48"; 10. Rosinski—Rachwał (Polska) — 5'11".

RC-F3A

1. Gabor Masznyik (Węgry) — 12 070 pkt; 2. Bela Takacs (Węgry) — 11 165 pkt; 3. Milan Voisri (CSRS) — 9 300 pkt; 4. Jerzy Kosinski (Polska) — 9 030 pkt.

Wyniki zespołowe:

1. Węgry — 11 pkt; 2. ZSRR — 13 pkt; 3. CSRS — 15 pkt; 4. Bułgaria — 24 pkt; 5. Polska — 25 pkt; 6. Rumunia — 31 pkt.

WALDEMAR SALACH

Powyżej: Opiekunka i tłumaczka polskiej ekipy z modelem Stefana Kraszewskiego. U góry: Ekipa polska przed otwarciem zawodów. Obok: Mechanik Drażek z CSRS przy pracy.

Dr Stanley Culliford w czasie rozmowy z red. Zbigniewem Neugebauerem. Zdjęcie: K. Chwiejczak

Jak wywiozłem z Polski V-2

DYWIZJON transportowy 267 RAF był jedną z najbardziej doświadczonych jednostek lotniczych. Brał udział w działaniach w Afryce, na Bliskim Wschodzie, w inwazji Sycylii. W 1943 r. dywizjon ten przeniesiono z Transport Command pod dowództwo Balkan Air Force. Rozpoczął on loty na zadania specjalne na terenie Włoch północnych, Francji, Grecji, przede wszystkim zaś Jugosławii. Samoloty tego dywizjonu lądowały w Jugosławii i Grecji i przewoziły do Włoch ciężko rannych i chorych partyzantów.

Z czasem tak się utarło, że przez pół miesiąca jedna eskadra latała na zrzuty, druga zaś „odpoczywała" i wykonywała normalne zadania transportowe na zapleczu frontu. I tak na zmianę.

Jednym z najbardziej doświadczonych pilotów tego dywizjonu był por. Stanley George Culliford, Nowozelandczyk. Lipiec 1944 r. zastał go w bazie dywizjonu w Bari, w południowych Włoszech. Tak się złożyło, że w drugiej połowie lipca jego eskadra latała na zadania „ulgowe", latała teoretycznie, w praktyce bowiem pogoda się popsuła i załogi były przez kilka dni uziemione.

Por. Culliford zameldował się u dowódcy dywizjonu:

„Dajcie jakąś robotę, jakiś lot, bo można skisnąć z nudów".

Nie czekał długo: 25 lipca rano wezwano jego załogę na odprawę: lot do Polski. Zadanie: lądowanie w okolicy Tarnowa i przywiezienie na pokładzie Dakoty przygotowanego tam ładunku. Ponieważ lądowanie miało nastąpić w Polsce, przeto jako drugiego pilota przydzielono Cullifordowi Polaka, por. Szrajera.

Stan Culliford, który przybył do Polski z trzymiesięczną wizytą, tak wspomina tamten dramatyczny lot:

— Dostałem nowiutką „Dakotę" wyposażoną w dodatkowe zbiorniki na loty dalekiego zasięgu. Ponieważ zaś mieliśmy wystartować do Polski z Brindisi, przeto w drodze z Bari do Brindisi postanowiłem wypróbować dodatkowe zbiorniki. Leciałem na wysokości około 700 m. Przełączyłem się na dodatkowe zbiorniki i po chwili oba silniki przerwały pracę. A do ziemi tylko 700 metrów... Natychmiast przełączyłem na normalne i jakoś starczyło nam powietrza na ponowne uruchomienie silników. Ponieważ lecieliśmy tylko do Brindisi oddalonego od Bari o 20 minut lotu, przeto nikt nie pomyślał o napełnieniu zbiorników dodatkowych.

— Pod wieczór wystartowaliśmy z Brindisi na zadanie do Polski. Noce były krótkie. W tamtą stronę czekał nas lot w dzień nad Adriatykiem i Jugosławią. Postanowiono, że dwa „Liberatory" polskiej eskadry 1586 wystartują z Brindisi na normalne zadanie z tym, że aż do zmroku nad Jugosławią będą naszą „eskortą", to znaczy, że w razie ataku myśliwców nasza mała „Dakota" schroni się pod ich opiekuńcze skrzydła niczym piskle pod skrzydła kwoki. Tymczasem w ostatniej chwili w jednym z „Liberatorów" coś nawaliło i polecieliśmy w asyście drugiego. Okazało się jednak, że ekonomiczna prędkość wznoszenia „Dakoty" jest znacznie większa niż obciążonego „Liberatora". Byliśmy daleko w przodzie i nic nie pomogło, że por. Szrajer wołał przez radio: „Do cholery, róbcie coś, dołączcie do nas. Na szczęście myśliwce się nie pojawiły."

— Dotarliśmy do Karpat bez żadnych przeszkód i zacząłem schodzić niżej. Po kilkunastu minutach lotu, Willie, mój wspaniały nawigator, powiada: „Nadajcie sygnał rozpoznawczy". I prawie w tej samej chwili ujrzałem na ziemi światła lądowiska. Normalnie wystawiano trzy, cztery światła w rzędzie, tym razem cały obwód lądowiska był oznaczony światłami. Przymierzyłem się raz i drugi od strony rzeki i jakoś wylądowałem. Pokołowałem z powrotem. Nie wyłączałem silników, bo cała operacja miała trwać około 10 minut. Zjawili się jacyś ludzie szybko wyładowano kilku pasażerów, radiostacje i inny sprzęt. Na pokład samolotu powędrowały wory, wsiadło również kilku pasażerów, m. in. pan Arciszewski. Wtedy jeszcze nie wiedziałem, co jest w tych workach. Myślałem, że pan Arciszewski jest jakimś polskim wynalazcą, który w lasach skonstruował piekielną maszynę, dzięki której wygramy wojnę. Dopiero później dowiedziałem się że przewiozłem części rakiety V-2.

— Czas było wracać. Przesuwam dźwignię obrotów do przodu, a samolot ani drgnie. Ogon podnosi się — grat stoi w miejscu. Wyłączyłem silniki. Przypomniałem sobie, że podczas kołowania miałem pewne trudności z hamulcami. Wysiedliśmy z por. Szrajerem, patrzymy, koła ledwo, ledwo zaryte. Doszliśmy do wniosku że hamulce zablokowane. Przecięliśmy przewody hamulcowe, ktoś przyniósł łopatę, podłożono kawałki drzewa, spróbowaliśmy jeszcze raz... i nic. W tym momencie wokół samolotu opustoszało. Alarm! Niemcy! Pomyślałem, że Polacy po prostu sobie poszli. Chyba sam zrobiłbym to na ich miejscu. My byliśmy lotnikami w mundurach, Polaków Niemcy traktowali jak bandytów... za to ówczesne przypuszczenie serdecznie przepraszam.

Okazało się, że Polacy poszli zająć stanowiska obronne żeby ochronić nasz start. W pewnej chwili ktoś powiedział, że trzeba zniszczyć samolot. Słucha się tych, którzy są na ziemi. Zaczęliśmy niszczyć szyfry radiowe. Nie słyszałem strzelaniny i jakoś nie mogłem zdobyć się na spalenie dobrego samolotu z cennym ładunkiem. Postanowiłem spróbować jeszcze raz. Z przejęcia dałem zbyt duży zastrzyk mieszanki i silniki długo nie chciały zaskoczyć.

A kiedy wreszcie zagrały — tym razem jakimś cudem samolot ruszył z miejsca. To chyba na tym specyficznym gruncie jakieś potworne ssanie trzymało nas za opony w poprzednim miejscu. Trzy razy musiałem zawracać żeby nabrać rozpędu i za trzecim maszyna wyszła w powietrze.

Do Brindisi dolecieliśmy o świcie. Był tam tylko jeden pas startowy: ze wschodu na zachód. Tymczasem kontrola podaje, że jest silny wiatr północny. A ja nie mam hamulców. Proszę więc o pozwolenie lądowania na nie wykończonym pasie, w budowie, na kierunku południe — północ. Po wymianie zdań pozwolili. To było najlepsze lądowanie mego życia. Udało mi się posadzić grata idealnie na trzy punkty i dobieg był bardzo krótki. Zaraz zjawił się samochód, ładunek i nas odstawili do Bari, skąd niebawem przez Dakar dowiozłem V-2 do Anglii.

Pytam Stana Cullifordа, jak wyglądała rzeczywistość w konfrontacji z filmem „Oni ocalili Londyn".

— Gdyby tam na lądowisku, byli tacy ludzie jak na filmie, to chyba nie byłoby okazji do naszej rozmowy. Pamiętam jakąś kobietę w chustce na głowie; na filmie była piersiasta blondyna. Facet który grał pilota był o pół metra niższy ode mnie i o pół metra grubszy w pasie. Z filmu wynikało, że tylko ja byłem załogą. Na filmie załadowano nie V-2 w workach lecz **całe** V-1, o wiele dłuższe od „Dakoty", do samolotu o małych drzwiach z firankami w oknach. No, a przy starcie w wersji filmowej stało kilkaset osób z zapalonymi pochodniami, których w żaden sposób nie mogę sobie przypomnieć.

Za swój wyczyn Stan Culliford został odznaczony Krzyżem Srebrnym orderu Virtuti Militari, zaś dwa lata temu Rada Państwa PRL przyznała mu Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski za jego zasługi na polu zbliżenia między Nową Zelandią a Polską. Pan Culliford jest prorektorem Uniwersytetu Victoria w Wellington, gdzie zamierza wprowadzić jako przedmiot naukę o Polsce dawnej i współczesnej. Przyjechał wraz z żoną do Polski na trzy miesiące. Pragnie zapoznać się ze strukturą polskich wyższych uczelni, przede wszystkim zaś państwo Culliford chcą poznać bliżej nasz kraj i ludzi.

Jest jeszcze jeden powód mego przyjazdu — mówi na zakończenie Stan Culliford — chciałbym zobaczyć w dzień to miejsce pod Tarnowem, w którym lądowałem w nocy.

Życzymy państwu Cullifordowi miłego pobytu w Polsce i wywiezienia do swej dalekiej ojczyzny jak najlepszych wrażeń i wspomnień.

ZBIGNIEW NEUGEBAUER

SŁYSZYSZ? TO ŚPIEWA WILGA

JERZY ZARĘBSKI

NIE byłem na filmie „Love story"; Jest w nim, podobno, o wielkiej miłości. Wszystko, jak mówią, rodzi się z miłości. Dla niej — można i życie poświęcić. Można wszystko wygrać, i wszystko przegrać. Można znienawidzieć.

Historia poniższa, to rzecz o miłości. Dziwnej, nietypowej: człowieka do maszyny. Do samolotu. A jeszcze ściślej — polskiego samolotu.

Grupka młodych konstruktorów. Inżynierowie lotniczy, z kilkoma zaledwie latami praktyki: Andrzej Frydrychiewicz, Andrzej Kardymowicz, Wojciech Gadomski, Edward Żmihorski, Andrzej Glass. Dołączył do nich Włodzimierz Gronczewski.

Ludzie ci, pod kierunkiem starszego, bardziej doświadczonego fachowca — inżyniera Ryszarda Orłowskiego i jego zastępcy inż. Raboszuka, wykonali projekt techniczny nowego samolotu wielozadaniowego. Samolot otrzymał nazwę „Wilga".

Jakże różnił się on od dzisiejszej, podziwianej w całej Europie „Wilgi": patrzę na fotografię — kanciasty, jakby trochę ugięty do dołu kadłub, długi, daleko przed szybę kabiny wybiegający silnik, duża masa płatowca podparta wysokimi, zaopatrzonymi w rozpórki goleniami podwozia.

Dziwoląg?

Nie. Maszyna miała coś w sobie od początku niepokojącego, szokującego, wyzywającego.

— Taka jakaś zadziorna — powiedział kiedyś Frydrychiewicz.

Był z siebie dumny: skonstruował część kadłuba i układ sterowania. Kardymowicz — wykonał wszystkie obliczenia. Gadomski — wyczarował skrzydła. Każdy z grupy dołożył swą cegiełkę.

Były to wczesne lata sześćdziesiąte. W warszawskiej WSK-Okęcie kończono właśnie fotogrametryczną wersję czterosilnikowego, komunikacyjnego MD-12. Oblatano już „Iskrę".

Przyszedł dzień, w którym młodzi zostali jednak sami. Odeszli inżynierowie Orłowski i Raboszuk. Ot, zwykłe ludzkie sprawy: nie mogli jakoś dojść z dyrekcją do porozumienia w sprawach organizacyjnych biura konstrukcyjnego. Różnice zdań, tak to w życiu bywa.

Głównym konstruktorem został wyznaczony doświadczony spec, inżynier Bronisław Żurakowski. Przyjaźnie odniósł się do młodszych kolegów. Służył im życzliwymi, cennymi radami.

Od tej pory bowiem — budowali samolot właściwie sami. Ich praktycznym dowódcą — został Frydrychiewicz, formalnie zastępca Żurakowskiego. Zajął się konstrukcją całego kadłuba.

Nadszedł 24 kwietnia 1962 roku. Pilot doświadczalny zakładów, Mieczysław Miłosz, zasiadł za sterami „Wilgi". Na burcie jej kadłuba wymalowano znaki rejestracyjne: SP-PAZ.

— To bardzo, ale to bardzo pokojowy samolot — skonstatował Kardymowicz. — Poza tym taki trochę hiszpańsko-boliwijski.

Popatrzeli na niego z niepokojem.

— Proste: PAZ znaczy po hiszpańsku „pokój", a La Paz jest stolicą Boliwii.

Roześmieli się, uwawieni skojarzeniami myślowymi kolegi.

Mniej się już trochę śmieli, gdy Miłosz wrócił z oblotu.

— Silnik mało sprawny. Samolot za ciężki — powiedział krótko. — Prócz tego prawie wszystko gra. Szczegóły później, gdy odsapnę.

— Cholera, do roboty — zaklął Frydrychiewicz.

No i zaczęli znów pracować.

Warunki do intensywnej pracy — były. Mieli dużo samodzielności, nie absorbowano ich specjalnie niczym. „Na tapecie" była bowiem przede wszystkim „Iskra" i MD-12F.

— No, postępy czynię wyraźne — śmiał się Frydrychiewicz, — W MD skonstruowałem WC i myślę, że nieźle. Teraz wykombinuję coś nowego w „Wildze".

A „Wilga", choć okazała się bezpieczna, choć zadziwiała prędkością wznoszenia, miała jednak mankamenty, żeby wymienić tylko odrywanie się opływu strug na kadłubie i brak widoczności do tyłu. Wymagała poprawek.

Nie czekano ani dnia. Frydrychiewicz, za zgodą Żurawskiego, postanowił uczynić zupełną rewolucję.

Koledzy poparli go. „Wilga-2" będzie zupełnie nowym, innym samolotem. Zespół ruszył z pasją do ataku. Zaczął powstawać projekt nowej maszyny.

Frydrychiewicz przekonstruował zupełnie kadłub i system sterowania. Gadomski — dał nowe, całkowicie metalowe skrzydła, wraz z lotkami i klapami. Tadeusz Zwanicki (doszedł do nich) — zamiast teleskopowego opracował nowe, wahaczowe podwozie. Młodziutki Sapieżyński (również „nowy") zajął się innymi szczegółami konstrukcyjnymi.

Narodził się nowy płatowiec.

Ba, wciąż jednak były kłopoty z silnikiem. W trakcie żmudnych, przewlekających się prób w locie — jego sprawność nic się nie polepszała. Mało tego: zawory wypalały się, temperatura głowic wciąż przekraczała dopuszczalną granicę. Często zacierał się.

Co robić?

Mieli przecież poważne już osiągnięcia. Mimo niedomogów silnika samolot legitymował się znacznie lepszymi osiągnięciami od tego pierwszego. Był o wiele lepiej opracowany aerodynamicznie i lżejszy aż o 200 kilogramów.

Wówczas nadeszła wielka szansa. W wyniku korzystnego wrażenia, jakie „Wilga-2" wywarła na zagranicznych specjalistach na Targach w Poznaniu, zawarta została umowa z Indonezją na licencyjną produkcję samolotu w tym dalekim, egzotycznym kraju. Miała tam być wytwarzana z silnikiem Continental.

Cieszyli się młodzi konstruktorzy. Wiedzieli, że idą dobrą drogą. Wiele ryzykowali, stosując nieznane w Polsce dotychczas, nowoczesne rozwiązania techniczne. Takie choćby żłobkowane metalowe pokrycie! Dawało to w efekcie lekkość samolotu.

Droga ich nie była pozbawiona cierni. Nie mogli przekonać przełożonych, że mnogość nowinek konstrukcyjnych i technologicznych, powodująca pewne przedłużanie się prób statycznych maszyny, w końcu opłaci się. Frydrychiewicz forsował metodę „ryzyka w granicach rozsądku". Chciał przecież, nie rezygnując z nowoczesności, przyspieszyć na ile tylko można pracę.

— Kiedy na próbie statycznej nic się w płatowcu nie połamie, konstruktor winien się wstydzić — powiedział kiedyś, zrozpaczony niezrozumieniem ze strony innych, widzących w tym paradoksalnym dla laika stwierdzeniu fiasko zamierzeń konstruktora.

Bez przerwy coś w samolocie ulepszali, przerabiali. Czasem, sami o tym nie wiedząc, wybijali otwarte drzwi: wiele bowiem rozwiązań, tych drobniejszych, dawno już znano za granicą, wypróbowano.

Tak, brak doświadczenia. To był oręż przeciwko nim ze strony niechętnych.

Nadrabiali wszystko szaleńczą wprost, wyczerpującą pracą. Dniami, nocami, bez przerwy.

Sytuacja stawała się niepokojąco napięta. Po fiasku MD-12 — „Wilga" stała się zadaniem pierwszoplanowym: aeroklubu czekały na nowy samolot, Indonezja — na pierwszą partię „Wilg-C". Budowano tam już, pod kierownictwem przybyłych z Polski fachowców, zakłady do produkcji licencyjnej.

A więc — niemal nóż na gardle: albo będzie, i to szybko, „Wilga-2" dla aeroklubów i certyfikat dla „Wilgi-C", na którą czeka Indonezja, albo — zespół rozpędzą na cztery wiatry.

Nie załamywali się. Konsultując się z Aeroklubem PRL, wprowadzali nowe ulepszenia. Poprawiono usterzenie poziome, dopracowano sterowanie kółka ogonowego, zmodyfikowano wnętrze kabiny.

Ale ten silnik! Grzał się, drań, po staremu. Nie dał się skutecznie chłodzić.

Frydrychiewicz zaproponował: dość już ulepszeń w dotychczasowej formie. Prosił: dopuście samolot do produkcji. W jej trakcie, na bieżąco, dopniemy wszystko na ostatni guzik. Terminy są już zabójczo bliskie.

Wtedy... wysłano „Wilgę" na daleki rajd, bałkański: Węgry, Rumunia, Bułgaria, Jugosławia. Z nie dopracowanym silnikiem.

Aż do Rumunii wszystko szło dobrze. Pilot Witold Łukomski zadziwiał widzów na pokazach sprawnością oryginalnego, pięknego samolotu. Frydrychiewicz — z radością i nadzieją w sercu oczekiwał końca rajdu.

Cios otrzymali w Jugosławii. Silnik, jak złośliwy gnom, zaczął kaprysić. Groziła kompromitacja.

Frydrychiewicz, wspólnie z mechanikiem (jechał w ślad za „Wilgą" — „Nysą", wiozącą na wszelki wypadek nawet cylindry i tłoki do silnika), kilkakrotnie rozbierali „boksera", ratując w nim co się da. Jakoś udało się. Drugi pilot wyprawy, Jerzy Zięborak, kontynuował pokazy. Gdy pewnego razu, startując z szybowcami na holu, silnik znowu przerwał, chłop cudem uniknął katastrofy. Przypłacił to ciężkim nerwowym szokiem.

Jakoś wrócili, przez Węgry, do kraju.

Czekały ich nowe, trudne przeprawy. Wiedzieli jedno: samolot, poza silnikiem, jest dobry, ba, bardzo dobry.

Prosili o pomoc Aeroklub: weźcie próbną serię „Wilg"! Dajcie nam szansę, udzielcie kredytu zaufania. Niech piloci w klubach ocenią samolot. Patrzcie: Indonezja dostała już dokumentację, będą tam naszą „Wilgę" budować...

Chcieli udowodnić, że ich praca przynosi rezultaty. Że nie biorą za darmo pieniędzy, że budowa „Wilgi" jest przedsięwzięciem intratnym.

Długo natrafiali na opory i niezrozumienie. Spec z Aeroklubu postawił im np. taki warunek: samolot ma wchodzić w korkociąg!

Ba! „Wilgę" skonstruowano właśnie tak, żeby weń nie mogła wejść!

Wreszcie — udało się. Aeroklub zakupił 10 „Wilg". Byli już blisko całkowitego zwątpienia.

Jeszcze podczas rajdu na Bałkany Frydrychiewicz powziął postanowienie: trzeba bezwzględnie zmienić silnik.

Po powrocie szybko omówił sprawę z Kardymowiczem. Uzgodnili: damy radziecki (ale produkowany w Polsce), wypróbowany, dziewięciocylindrowy AI-14. Bardzo niewiele tylko cięższy od „boksera", ale ma moc 260 koni. O 80 koni więcej od tamtego.

Frydrychiewicz opracował koncepcję, Kardymowicz wykonał obliczenia. Sprawa była pilna, bowiem 10 „Wilg" dla Aeroklubu nadal stało w zakładach. Użytkownik jakoś nie kwapił się do ich przyjęcia.

Dyrekcja WSK chętnie poszła no ich rozwiązanie. Widziała w tym sens. Konstruktorzy udowodnili, że samolot z tym nowym silnikiem będzie jeszcze lepszy, niż z Continentalem, ekonomiczniejszy, że nawet z pełnym obciążeniem lekko osiągnie 8 metrów wznoszenia na sekundę. To się liczy!

I znów zaczęła się mordercza praca. Tym trudniejsza, że każdy z nich dostał... opiekuna. Ludzie niechętni im, a wpływowi, usiłowali stworzyć atmosferę, że „ci młodzi w gruncie rzeczy niewiele potrafią, dlatego trzeba im patrzeć na ręce:"

Gorzkie to było. Nowy, po Żurakowskim, główny konstruktor, człowiek którego szanowali, tak ich potraktował. Dobrze chociaż, że dyrekcja zakładu widziała sens i celowość ich pracy.

Rodziła się „Wilga-3". Powstawał właściwie znów inny samolot. Silnik AI-14 bowiem, swym układem i sposobem zabudowy w płatowcu, bardzo zmieniał jego wygląd.

Ale — omylili się przeciwnicy zastosowania w „Wildze" nowego silnika. Całość sprawiała oryginalne wrażenie, miała w sobie jakiś trudny do wytłumaczenia wdzięk. Samolot, jak to w kilka lat później stwierdzili z zachwytem zachodnioniemieccy piloci uczestniczący w międzynarodowych zawodach szybowcowych na terenie Rumunii (ulepszone „Wilgi-3" użyte zostały tam przez gospodarzy jako maszyny holujące), „jest istnym koncentratem siły, elegancji i niewiarygodnej wprost sprawności".

„Wilgę-3" z nowym silnikiem oblatał weteran polskich pilotów doświadczalnych, sławny Antoni Szymański.

— Bardzo dobra — stwierdził zadowolony. Zgodnie z pięknym zwyczajem, dostał kwiaty.

Wówczas, w porywie radości i szlachetnego, męskiego uczucia szacunku, uznania dla trudu młodych konstruktorów, dał te kwiaty.., inżynierowi Frydrychiewiczowi.

Dziesięć „Wilg-3" z silnikami AI-14 — poszło „w świat". Były świetne. Parę sztuk zakupiła Rumunia, parę Aeroklub, jedna poszła do lotnictwa sanitarnego. Dwie — zostały w zakładzie.

Grupka młodych wciąż myślała o ulepszeniach. Nieustannie coś projektowano: zwijarkę linki holowniczej, wyposażenie sanitarne, narty podnoszone w locie, wyposażenie rolnicze, owiewki na koła. Chcieli dać krajowi „Wilgę-4".

Opracowali koncepcję samolotu. Zjednoczenie — zgodziło się na budowę prototypu.

„Zainkasowali" wówczas, mówiąc językiem sprawozdawców z meczów bokserskich, silny cios. W serce. Cios bolesny, nie bez konsekwencji.

Główny konstruktor biura odrzucił ich projekt, w całości. Zadecydował, że budowany będzie inny ale to absolutnie inny projekt, różniący się we wszystkim tym, co obmyślili młodzi konstruktorzy. Miał wielki autorytet, doświadczenie, wpływy.

W wyniku konferencji, zorganizowanej przez niego w Aeroklubie, podczas której ostro skrytykował „Wilgę-3", władze Aeroklubu orzekły: No to nie wieźmiemy „Wilg-3", czekamy na „Wilgi-4",

Jakaż, do diabła, ma być ta nowa „Wilga"?

Młodzi nie ustąpili. Frydrychiewicz, w porozumieniu z Kardymowiczem, Gadomskim i Gronczewskim w rekordowym tempie wykonali kontrprojekt i złożyli go w dyrekcji zakładów. Powiedzieli, że są związani uczuciowo z ulepszaną przez nich sylwetką i z głównymi założeniami konstrukcyjnymi ICH „Wilgi". Zaatakowali przeciwnika: operując rzeczowymi argumentami, wykazali, iż jego projekt jest nie do przyjęcia. Jest po prostu zły. Dlaczego niszczyć to, co już zdało egzamin i okazało się udane?

Zacięli się. To była sprawa już ich honoru. Sponiewierano ich przecież, stłamszono.

Sprawa znalazła się w komitecie partyjnym zakładu. Komitet spowodował publiczną dyskusję inżynierów.

Wygrali w tej dyskusji: wszyscy niemal przyznali, że ich projekt jest jedyny, który może pójść do realizacji.

Czy aby... wygrali?

Przeciwnik zagroził odejściem z zakładów.

Znaleźli się w trudnej, piekielnie delikatnej sytuacji.

Cóż, wobec tego usiłowali ratować co się da. Prosili po cichu swych opiekunów, aby nie zmieniać kształtu kadłuba i jego kąta postojowego, aby nie rozszerzać karykaturalnie podwozia, nie zmieniać skrzydła. Błagali, jak o zachowanie czegoś, co dla człowieka jest najdroższe.

Może jakieś dobre duszki się nimi opiekowały, a może mieli po prostu szczęście, bo ich starania odniosły niemal w całości skutek.

Zakład, w porozumieniu z Aeroklubem, zadecydował że będzie się robić „coś pośredniego między „Wilgą-3" i „Wilgą-4".

Tak to zaczęła się rodzić „Wilga-35" (trzy i pół, dla ścisłości). Umęczeni, zganiani, na prostej drodze do zawału, mogli — głęboko uszczęśliwieni — mieć satysfakcję: oto ich koncepcje zostały uszanowane. Piękny, oryginalny samolot został w swej strukturze nienaruszony. Dostał nowe, wygodne fotele, elegancką tapicerkę, cały szereg drobnych, ale istotnych ulepszeń.

Był dalej — ICH samolotem.

Zdjęcie: Bernard Koszewski

23 maja polecę nim właśnie na rajd. Jestem z tego dumny. Gdybym tak mógł, uściskałbym ich wszystkich, tych młodych konstruktorów. Wiem, że mają nowe, ważne zadania, że znowu jest im może trudno. Chciałbym im powiedzieć, że duszą i sercem jestem z nimi, chciałbym pomóc. Ale jak?

Przez drzwi mego pokoiku słyszę, jak córka coś w kuchni głośno czyta:

„Pierwsza zieleń na brzozach,
a taka biała!
a srebrzysty wiatr świeci i płynie.
Dla ciebie, mej miłości..."

Gałczyński! Nieśmiertelny, nawet tu, teraz, kiedy piszę o samolotach.

Popatrzyłem na drzewo rosnące za oknem. Zakwilił jakiś ptak. Skądś przyszło wspomnienie, przebłysk. Wargi same zaczęły szeptać, do wtóru młodemu głosowi zza ściany:

„Słyszysz? To śpiewa wilga.
Wytchnienie. Złota chwilka..."

Słyszycie, kochani? Śpiewają wilgi. Dla was, zmęczonych, ale walczących, nieugiętych.

AESL „AIRTOURER" T-5/T-6

KONSTRUKTOREM treningowo-sportowego samolotu „Airtourer" jest Polak, inż. Henryk Millicer (przedwojenny pracownik RWD), zamieszkały na stałe w Australii. „Airtourer" było początkowo produkowany przez zakłady Victa w Australii. Po wykonaniu 170 samolotów produkcja została przekazana nowozelandzkiej wytwórni AESL. Do chwili obecnej wykonano tam już ponad 70 maszyn. Poszczególne wersje samolotu różnią się głównie mocą silnika. Najnowsze wersje T-5 i T-6 mają silniki o mocy 150 KM. Wersja T-5 jest cywilna, natomiast T-6 służy do szkolenia i treningu pilotów wojskowych N. Zelandii. Samolot jest dopuszczony do pełnej akrobacji.

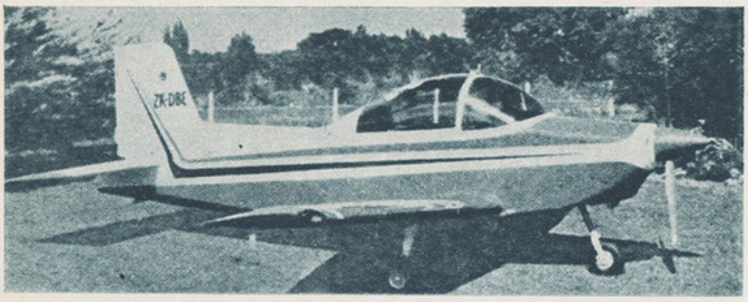
„Airtourer" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Płat zbudowany jako jedna całość ma 12% profil NASA. Wznios wynosi 6°, a kąt natarcia zmienia się od 3° przy kadłubie do 0° na końcach. Konstrukcja jednodźwigarowa z pracującym pokryciem. W części centralnej zastosowano usztywnienie pokrycia ze spienionego tworzywa. Klapy i lotki są sprzęgnięte i wychylają się wspólnie, oczywiście z pewnym przełożeniem. Są one pokryte żłobkowaną blachą. Kadłub o przekroju prostokątnym ma konstrukcję półskorupową. W okolicy kabiny pokrycie usztywnione pianką. Miejsca ucznia i instruktora obok siebie, pod kroplową osłoną z perspexu, odsuwaną do tyłu. Dwuster. Stery kryte blachą żłobkowaną. Podwozie stałe, trójkołowe, z kołem przednim. Wszystkie koła są jednakowe. Koła główne osadzone są na stalowych goleniach sprężystych. Koło przednie ma zawieszenie „samochodowe" — spiralne sprężyny i tłumik hydrauliczny. Hamulce tarczowe, hydrauliczne. Napęd stanowi (wersja T-5 i T-6) silnik Lycoming 0-320-E1A, płaski — czterocylindrowy o mocy 150 KM. Śmigło Hartzell o stałych obrotach i średnicy 1,84 m. Zbiornik miękki o pojemności 133 l, w środkowej części płata.. (J. S.)

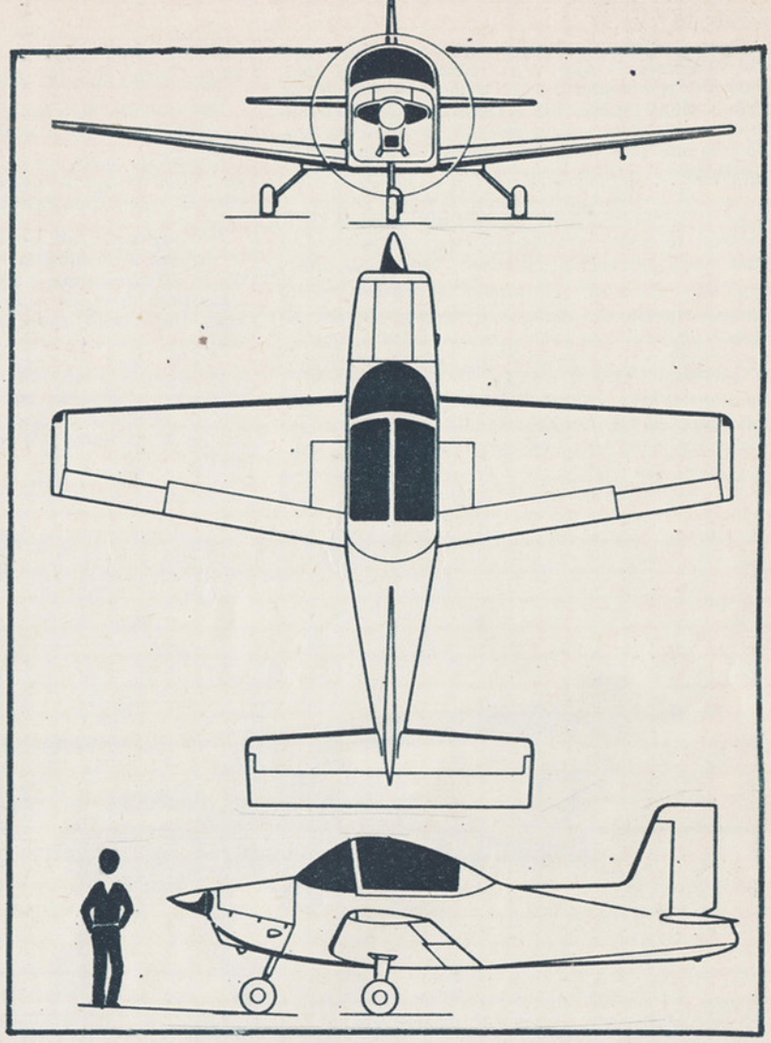
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,92 m, długość — 6,71 m, wysokość — 2,13 m, pow. nośna — 11,15 m², wydłużenie — 5,65, wymiary kabiny — 1,73 x 1,07 x 1,27 m.

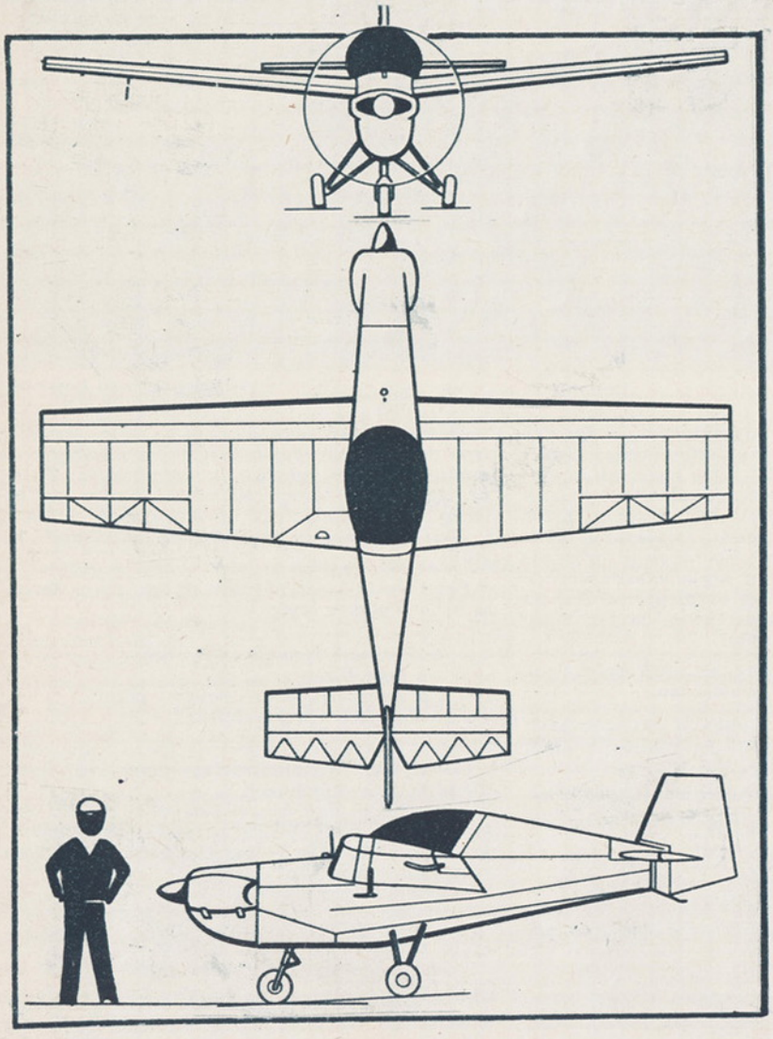
Ciężary (w nawiasach T-6): Ciężar własny — 532 kg, ciężar całkowity — 793 (862) kg, ciężar do akrobacji — 748 (862) kg.

Osiągi (w nawiasach T-6): Prędkość max. — 264 km/h, prędkość dopuszczalna — 376 (424) km/h, prędkość przelotowa (1 200 m) — 241 km/h ,prędkość ekonomiczna (1 500 m) — 216 km/h, prędkość przeciągnięcia — 90 km/h, wznoszenie — 5,7 m/s, czas wznoszenia na 3 000 m — 11 min., pułap — 5 280 m, zasięg — 1 075 km,rozbieg — 213 m, start na 15 m — 351 m, lądowanie znad 15 m — 372 m, dobieg — 215 m.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



„NIPPER-III"

NIEWIELKI, tani przeznaczony do amatorskiego latania — włącznie z akrobacją (!) — samolot „Nipper" jest dość szeroko znany. W 1966 r. prawo budowy nabyła od macierzystej firmy belgijskiej wytwórnia brytyjska. Dokonano szeregu ulepszeń, głównie poprawiających wygodę pilota, po czym samolot uzyskał brytyjskie świadectwo zdatności (tzw. C of A). W produkcji znajduje się wersja Mk. III z silnikiem Rollason Ardem-X o mocy 45 KM (przeróbka samochodowego silnika Volkswagen-1500 çm³). W przygotowaniu znajduje się wersja Mk IV (przedstawiona na rysunku), wyposażona w silnik lotniczy Nelson H-63 CP o mocy 48 KM. Silnik ten jest lżejszy, dlatego też zaistniała konieczność wydłużenia przodu samolotu. Samolot sprzedawany jest przez wytwórnię w całości lub też w zestawach elementów do samodzielnej budowy.

„Nipper" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji mieszanej. Skrzydła mają profil NACA—43012A, wznios — 5°30', kąt zaklinowania — 2°. Płat stanowi konstrukcyjnie jedną całość. Konstrukcja jednodźwigarowa z kasonem noskowym krytym sklejką. Spływy kryte płótnem. Skrzydła wyposażone są tylko w lotki; klap — brak. Część przykadłubowa spływu z lewej strony ma wycięty stopień i da się wychylać w dół do wsiadania. Płat daje się łatwo zdemontować do transportu. Kadłub o przekroju eliptycznym zbudowany jest w postaci kratownicy z rur spawanych. Dolna pokrywa wykonana jest z laminatu, pozostałe pokrycie — płócienne. Kabina pilota osłonięta jednoczęściową owiewką ze szkła organicznego. Usterzenie poziome — drewniane; ster kierunku (statecznika pionowego brak) wykonany z rury stalowej i pokryty płótnem. Podwozie stałe, trójkołowe z kołem przednim. Amortyzacja, gumowa. Wszystkie koła jednakowe o niskim ciśnieniu (1,8 atn). Koła główne wyposażone w hamulce hydrauliczne.

Silnik napędza stałe, drewniane śmigło dwułopatowe. Zbiornik główny (34 l.) w kadłubie, przed kabiną. Możliwość zabudowania dodatkowych zbiorników na końcach skrzydeł. Do akrobacji zbiorniki te muszą być puste. (J. S.)

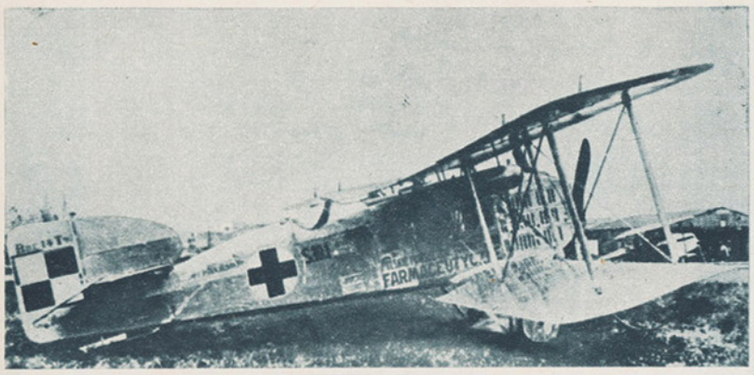
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 6,00 m, długość — 4,56 m, wysokość — 1,90 m, pow. nośna — 7,5 m², wydłużenie — 4,8.

Ciężary: Ciężar własny — 208 kg, ciężar całkowity (do akrobacji) — 300 kg.

Osiągi (w nawiasach dane ze zbiornikami doczepnymi): prędkość dopuszczalna — 235 km/h, prędkość przelotowa — 153 km/h, prędkość ekonomiczna — 145 km/h, prędkość przeciągnięcia — 61 km/h, wznoszenie — 3,25 m/s, pułap — 3 660 m, zasięg — 320 (720) km, rozbieg — 85 m, dobieg — 110 m.

BREGUET 14-T-BIS



W 1918 r. z inicjatywy dr Chassaing cztery samoloty Breguet-14 lotnictwa francuskiego dostosowano do transportu sanitarnego. Następnie wytwórnia wyprodukowała serię samolotów sanitarnych Breguet-14S. W dniu 21.XI.1921 r. został oblatany prototyp samolotu Breguet-14T-bis będący rozwinięciem samolotów Br-14T i Br-18T, Breguet-14T-bis budowany był seryjnie w wersji pasażerskiej i sanitarnej. Od Br-14 różnił go wysoki kadłub mieszczący oszkloną kabinę pasażerską, kabinę pilota przesuniętą do tyłu oraz zbiorniki paliwa umieszczone pod górnym płatem. Samoloty Br-14T-bis w wersji sanitarnej były używane we Francji, w koloniach francuskich i w Szwecji.

W 1926 r. polskie lotnictwo wojskowe zakupiło z fundacji Polskiego Powszechnego Towarzystwa Farmaceutycznego jeden Breguet-14T-bis. Otrzymał on numer S.10.1 gdzie S oznaczało sanitarny, 10 było numerem typu Br-14, zaś 1 numerem kolejnym samolotu. W wyniku porównania Br-14T-bis z zakupionymi rok wcześniej dwoma sanitarnymi Hanriotami H-28S, miał być wybrany typ samolotu dla polskiego lotnictwa sanitarnego. W 1927 r. Br-14T-bis został rozbity przy lądowaniu i skasowany. Wobec dobrych własności Hanriota-28 przy lądowaniach w przygodnym terenie — wybrano H-288 zwłaszcza, że wersja szkolna H-28 była w produkcji w kraju.

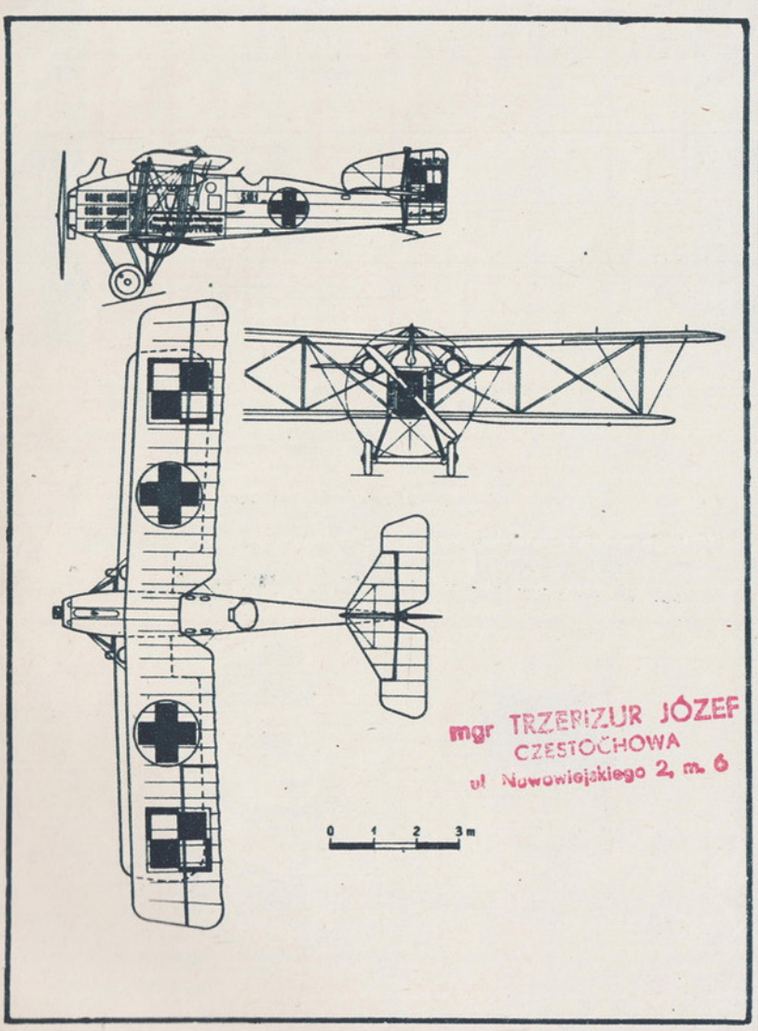
Breguet-14T-bis był trzymiejscowym dwupłatem o duralowym szkielecie krytym płótnem. Kabina sanitarna dwumiejscowa, z drzwiami z prawej strony kadłuba. Kabina pilota otwarta. Silnik chłodzony wodą 12-cylindrowy rzędowy Renault-12Fcx o mocy 300 KM. Zbiorniki o pojemności 400 l. paliwa.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 14,36 m, długość — 8,87 m, wysokość — 3,30 m, pow. nośna — 49,5 m².
Ciężary: Ciężar własny — 1280 kg, ciężar użyteczny — 610 kg, ciężar całkowity — 1890 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 160 km/h, prędkość przelotowa — 125 km/h, prędkość min. — 70 km/h, wznoszenie — 3,8 m/s, pułap — 4300 m, zasięg — 460 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GŁASS

Na zdjęciu Br-14T-bis na lotnisku mokotowskim w Warszawie. Zdjęcie ze zbiorów T. Żychiewicza.



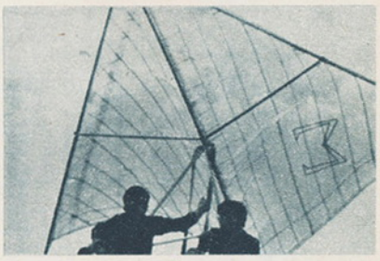
mgr TRZEPIZUR JÓZEF
CZĘSTOCHOWA
ul. Nowowiejskiego 2, m. 6

„SIGMA" I „WROCŁAW"

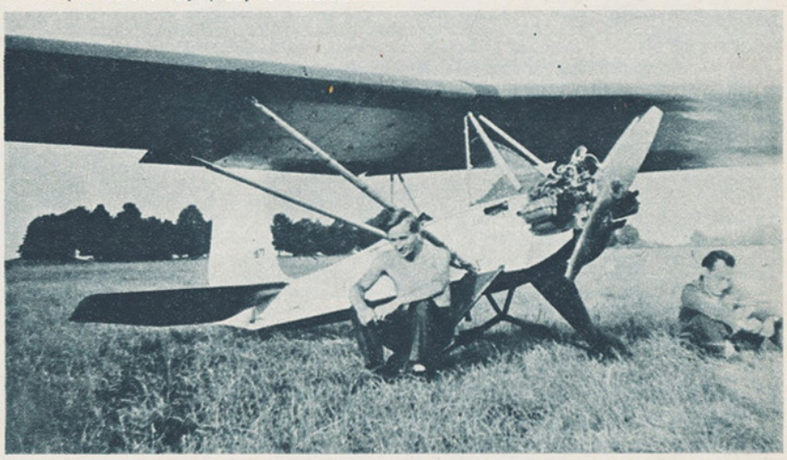
W związku z licznymi ostatnio zapytaniami Czytelników „SP" o miękkopłaty pragnę donieść, że we Wrocławiu prowadzone są prace nad tego rodzaju konstrukcjami przez konstruktora-amatora Tadeusza Dobraczyńskiego. Na bazie prób i doświadczeń z eksperymentalnym miękkopłatem „Pterodaktyl", powstał drugi miękkopłat „Sigma", przeznaczony dla sportów wodnych. Zastosowano w nim odmienne sterowanie (zmianą środka ciężkości). Pierwszy raz zostało wykorzystane pokrycie z tworzywa sztucznego.

W przypadku potwierdzenia słuszności założeń co do sterowania zmianą środka ciężkości, system ten zostanie wykorzystany w będącej w budowie konstrukcji o układzie miękkopłata z napędem silnikowym (silnik VW). Następnie, w razie uzyskania pozytywnych wyników, zostanie zaprojektowany i zbudowany miękkopłat—samolot przewidziany jako maszyna rolnicza o udźwigu ok. 500 kg. Równocześnie prowadzone są próby z amatorskim samolotem „Wrocław". Opisy tych konstrukcji będą po przeprowadzeniu programowych prób przesłane do „Skrzydlatej Polski".

Małgorzata Lempart



Na zdjęciach: Miękkopłat „Sigma" i samolot amatorski „Wrocław".
Zdjęcia: J. Borzęcki



KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

JAN ŻYCHAR — Liepaja, ul. Kr. Woldemara 28-12, Łotewska SRR, Związek Radziecki. Ma 36 lat, interesuje się astronautyką, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Chciałby wymieniać książki i widokówki, związane tematycznie z podbojem Kosmosu przez Człowieka.

*

GERHARD LUCKAS — 4702 Allstedt/Helme, PSF. 3, Niemiecka Republika Demokratyczna. Interesuje się wieloma problemami dotyczącymi lotnictwa i chciałby na te tematy korespondować z przyjaciółmi z Polski. Może także wymieniać lotnicze czasopisma, książki modele. Poza niemieckim może korespondować w językach angielskim i rosyjskim.

*

JOLANTA WOŹNIAK — Szczecin 13, ul. Metalowa 12/1. Kolekcjonuje kalkomanie i prospekty o tematyce lotniczej oraz samochodowej. Pragnie nawiązać kontakt ze zbierającymi o podobnych zainteresowaniach.

*

LESZEK CHUDZIŃSKI — Bydgoszcz 13, Al. 1 Maja 228/3. Ma 17 lat i jest uczniem Technikum Chemicznego. Interesuje się astronomią i astronautyką. Posiada sporą bibliotekę tematycznie związaną z Kosmosem oraz wiele zdjęć i artykułów dotyczących astronomii i astronautyki. Chciałby korespondować z koleżankami i kolegami o podobnych zainteresowaniach.

*

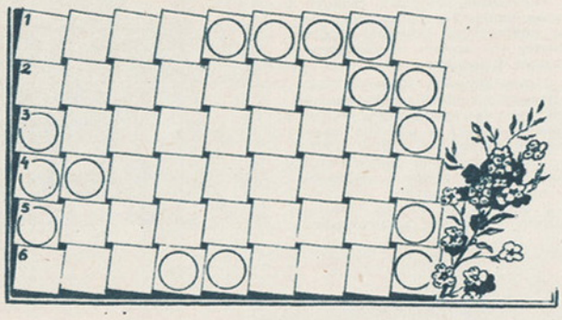
TADEUSZ MAKOWSKI — Płock, ul. Grodzka 2a, odstąpi roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1946—1953 oraz czasopisma „Skrzydła" i Motor" z lat 1946—1952.

w lotniczej Księgarni

Zbigniew Jankiewicz „Łodzie latające" Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Seria „Sowa". Warszawa 1972. Stron — 192, rysunków — 91, tablic — 10. Nakład — 10 000 egz. Cena — 10 zł.

Niestrudzony Zbigniew Jankiewicz napisał nową książkę popularyzującą lotnictwo. I dobrze zrobił. Łodzie latające, to temat mało znany, a przecież ciekawy. Okazuje się przy tym, że chociaż okres rozkwitu tego rodzaju statków powietrznych minął w dwudziestoleciu międzywojennym, a lata po II wojnie światowej były ich zmierzchem, to w chwili obecnej lata sporo amfibii wojskowych i cywilnych, w które przekształciły się klasyczne łodzie latające.

Książka zawiera wiele ciekawych opisów sylwetek konstruktorów i ich maszyn, rysunki i dane techniczne łodzi latających oraz amfibii z całego świata. Jest małą encyklopedią wiedzy o łodziach latających przydatną dla każdego miłośnika lotnictwa, zwłaszcza dla osób interesujących się historią rozwoju techniki lotniczej. Nie pominięto w niej polskich osiągnięć konstrukcyjnych, a także dorobku konstruktorów radzieckich. Duża liczba ilustracji oraz zestawień danych technicznych podnosi wartość książki. Zwraca uwagę poprawność ujęcia technicznych, technologicznych i naukowych problemów łodzi latających oraz amfibii (o co mieliśmy nieraz pretensje do poprzednich książek lotniczych z serii „Sowy"). Jest to niewątpliwą zasługą opiniodawcy mgr. inż. Jerzego Świdzińskiego oraz redaktora książki Henryki Werner. (w)



LOGOGRYF

Do poziomych rzędów wpisać odgadnięte wyrazy. Litery w polach oznaczonych kółkami, czytane kolejno rzędami poziomymi utworzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 – faza lądowania samolotu; 2 – walczyli z nią polscy lotnicy podczas II wojny światowej; 3 – wiedeński port lotniczy; 4 – pilot, który w 1927 r. jako pierwszy przeleciał Atlantyk; 5 – część spadochronu, w której znajduje się czasza wraz z linkami; 6 – mają pełne ręce roboty podczas zawodów szybowcowych „wyrzucając" szybowce w powietrze.

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie literówki i logogryfu rozlosowane zostaną nagrody w postaci

10 BONÓW KSIĄŻKOWYCH

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 1 ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach. Termin nadsyłania odpowiedzi upływa 31 lipca br.

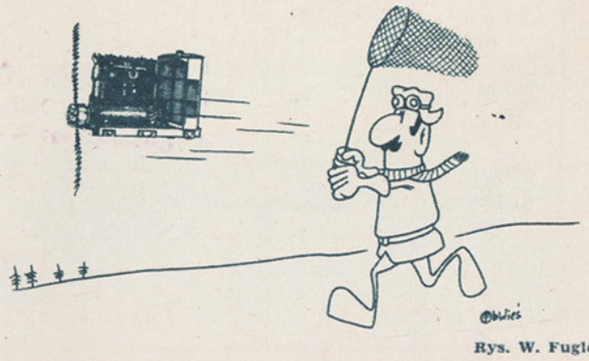
Wakacje na szybowisku — Zdjęcie: Henryk Kucharski

LITERÓWKA

Do literówki należy wpisać poziomo czternaście wyrazów ośmioliterowych według podanych znaczeń. Litery znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami, czytane pionowo, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 – poziomy napływ mas powietrza atmosferycznego nad określony obszar; 2 – pierwszy sztuczny satelita brytyjski, umieszczony na orbicie przy pomocy własnej rakiety typu „Black Arrow"; 3 – radziecki kosmodrom położony w Kazachstanie; 4 – ukośny element konstrukcji samolotu, znajdujący się między kadłubem a skrzydłem; 5 – konstruktor radziecki, twórca sławnych samolotów myśliwskich z okresu II wojny światowej; 6 – klasa szybowców wyczynowych; 7 – część tłokowego silnika spalinowego; 8 – popularny śmigłowiec francuski; 9 – przedmiot jesiennych zabaw młodzieży; 10 – brytyjsko-francuski konkurent radzieckiego Tu–144; 11 – szwajcarskie linie lotnicze; 12 – świadectwo personelu lotniczego, stwierdzające posiadanie wymaganych kwalifikacji, 13 – figura akrobacji lotniczej; 14 – stop magnezu z aluminium i cynkiem, st wany w konstrukcjach lotniczych.

Opracował: **Janusz Palacz**



Rys. W. Fuglewicz